Münster 1936 No 46 Phil DiSS

Geschichte

Die deutsche Flottenvorlage von 1897 und die öffentliche Meinung.

Inaugural-Dissertation

zur

Erlangung der Doktorwürde

der

Philosophischen und Naturwissenschaftlichen Fakultät

der

Westfälischen Wilhelms-Universität zu Münster

vorgelegt von

Gustav Oldenhage

aus Gr. Mimmelage (Bez. Osnabrück).

Buchdruckerei Thiele, Gütersloh i. Westf.

Geschichte

Die deutsche Flottenvorlage von 1897 und die öffentliche Meinung.

Inaugural-Dissertation

zur

Erlangung der Doktorwürde

der

Philosophischen und Naturwissenschaftlichen Fakultät

der

Westfälischen Wilhelms-Universität zu Münster

vorgelegt von

Gustav Oldenhage

aus Gr. Mimmelage (Bez. Osnabrück).

Buchdruckerei Thiele, Gütersloh i. Westf.

Tag der mündlichen Prüfung: 26. Juni 1935.

Dekan: Herr Prof. Dr. Trier.

Referent: Herr Prof. Dr. Wätjen.

R. UNIV.
BIBLIOTHEEK
LEIDEN

Meinen lieben Eltern!

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41547203_0106

Inhalt.

	Seite
Quellen und Literaturnachweise.	II
Einleitung.	1
I. Kapitel: Die Anfänge der deutschen Flotte.	3
II. Kapitel: Von Tirpitz' Ernennung bis zur Veröffentlichung der Vorlage.	6
III. Kapitel: Die Vorlage vor dem Reichstag.	24
IV. Kapitel: Die Flottenpropaganda.	33
V. Kapitel: Die Haltung der Regierung.	59
VI. Kapitel: Die Budgetverhandlungen und die Annahme der Vorlage. .	70
VII. Kapitel: Ergebnis.	80
Schlußbetrachtung.	84
Anhang.	87

Quellen und Literaturnachweise.

1) Amtliche Veröffentlichungen:

British Documents on the Origins of the War 1898—1914. Edited G. P. Gooch, Harold Temperley. His Majesty's Stationary Office, London 1927.

Die Große Politik der Europäischen Kabinette 1871 – 1914. Sammlung der diplomatischen Akten des Auswärtigen Amtes; herausgegeben von Lepsius, Mendelsohn Bartholdy und Thimme. Berlin 1927 (Abk. G. P.).

Reichsgesetzblatt 1897/1898. Berlin.

Verhandlungen des Deutschen Reichstages, 9. Legislaturperiode, Session V. 1897/98 Bd. 1 – 3 und Anlage Bd. 1 – 3 (Abk. Session V 1897/98).

2) Tageszeitungen: Jahrgänge 1897 und 1898.

Frankfurter Zeitung. = Frankf. Ztg.
Germania. = Germ.
Hamburger Nachrichten. = Hamb. Nachr.
Kölnische Volkszeitung. = Köln. Volksztg.
Kölnische Zeitung. = Köln. Ztg.
Münchener Allgemeine Zeitung. = Münch. Allg. Ztg.
Rheinisch-Westfälische Zeitung. = R. W. Z.
Vorwärts. = Vorw.

3) Zeitschriften und Kalender: Jahrgänge 1897 und 1898.

Alldeutsche Blätter. Herausgegeben v. Alldeutschen Verbande.

Deutsche Kolonialgesellschaft. Jahresberichte der Deutschen Kolonialgesellschaft.

Deutsche Kolonialzeitung, Organ der Deutschen Kolonialgesellschaft.

Deutsche Revue über das gesamte nationale Leben der Gegenwart. Herausgegeben von Richard Fleischer.

Deutsche Rundschau. Herausgegeben von Julius Rodenberg.

Deutsches Wochenblatt. Herausgegeben von Otto Arendt.

Die Gegenwart. Wochenschrift für Literatur, Kunst und öffentliches Leben. Herausgegeben von Theophil Zolling.

Die Grenzboten. Zeitschrift für Politik, Literatur und Kunst.
Die Nation. Wochenschrift für Politik, Volkswirtschaft und Literatur. Herausgegeben von Dr. Th. Barth.
Die Zukunft. Herausgegeben von Maximilian Harden.
Preußische Jahrbücher. Herausgegeben von Hans Delbrück. (Abk. Pr. Jb.).
Schultheß' Europäischer Geschichtskalender. Herausgegeben von Gustav Roloff. (Abk. E.G.K.).
Wippermann. Deutscher Geschichtskalender. (Abk. D.G.K.).

4) Broschüren und Schriften aus den Jahren 1897 und 1898:

Hasse, Ernst: Deutsche Weltpolitik. Herausgegeben vom Alldeutschen Verbande, München 1897. J. F. Lehmann.

Mahan, A. T.: Der Einfluß der Seemacht auf die Geschichte. In Übersetzung herausgegeben von der Redaktion der Marine-Rundschau. Berlin 1896. E. S. Mittler und Sohn.

Müller, Richard: Kann die Marinevorlage vom Reichstag angenommen werden? Ein Beitrag zur Kritik des Flottengesetzentwurfes. Köln 1898. J. P. Bachem. (Heft III der Sozialen und Politischen Zeitfragen. Zwanglose Hefte, herausgegeben von Mitgliedern der Zentrumsfraktion des Reichstages).

Nauticus: Altes und Neues zur Flottenfrage. Erläuterungen zum Flottengesetz. Berlin 1898. E. S. Mittler und Sohn.

Nauticus: Jahrbuch für Deutschlands Seeinteressen, 1. bis 3. Jahrgang. Berlin 1899 – 1901.

Nauticus: Jahrbuch für Seeinteressen und Weltwirtschaft, 18. Jahrgang, Berlin 1926.

Nauticus: Neue Beiträge zur Flottenfrage. Berlin 1898. E. S. Mittler und Sohn.

Parvus: Marineforderungen, Kolonialpolitik und Arbeiterinteressen. Dresden 1898. Verlag der Sächsischen Arbeiterzeitung.

Ratzel, Friedrich: Politische Geographie, München und Leipzig 1897.

Richter, Eugen: Flotte und Flottengesetz. Berlin 1898.

Richter, Eugen: Politisches A.B.C.-Buch, Berlin 1898. Verlag Fortschritt.

Schäfer, Dietrich: Deutschland zur See. Eine historisch-politische Betrachtung. Jena 1. und 2. Auflage 1897.

Siebold, Alexander, v.: Die Flottenfrage in ihrer Beziehung zu Deutschlands Weltpolitik. Würzburg und Leipzig 1897.

Werner, Reinhold: Die deutsche Flotte. Vortrag, gehalten am 27. 10. 1897 im Alldeutschen Verbande zu München, München 1898. J. F. Lehmann.

Weyer, Bruno: Der Niedergang deutscher, der Aufschwung fremder Seemacht. Herausgegeben vom Alldeutschen Verbande. München 1897. J. F. Lehmann.

Weyer, Bruno: Deutschlands Seegefahren. Der Verfall der deutschen Flotte und ihr geplanter Wiederaufbau. Herausgegeben vom Alldeutschen Verbande. München 1898.

Wislicenus, Georg: Deutschlands Seemacht sonst. und jetzt. Nebst einem Überblick über die Geschichte der Seefahrt aller Völker. Erläutert durch 65 Bilder von Willy Stöwer. Leipzig 1896. F. W. Grunow.

Wislicenus, Georg: Kernpunkte der Flottenfrage. Leipzig 1898. F. Luckhardt.

5) Erinnerungen und Denkwürdigkeiten:

Bülow, Bernhard Fürst v.: Denkwürdigkeiten, herausgegeben von Franz von Stockhammer, Bd. I, Berlin 1930.

Bülow, Bernhard Fürst v.: Deutsche Politik. Berlin 1916.

Haller, Johannes: Aus dem Leben des Fürsten Philipp zu Eulenburg-Hertefeld. Gebrüder Paetel, Berlin 1923.

Hertling, Georg, v.: Erinnerungen aus meinem Leben. Kempten und München. Bd. I 1919, Bd. II 1920. (Abk. Hertling).

Hohenlohe-Schillingsfürst, Chlodwig, Fürst zu: Denkwürdigkeiten, 2 Bde., Deutsche Verlagsanstalt, Stuttgart und Leipzig 1907.

Hohenlohe-Schillingsfürst, Chlodwig, Fürst zu: Denkwürdigkeiten der Reichskanzlerzeit, herausgegeben von Karl Alexander von Müller, Berlin 1931.

Oncken, Hermann: Rudolf von Bennigsen. Ein deutscher liberaler Politiker. Bd. 2, Stuttgart und Leipzig 1910.

Schäfer, Dietrich: Mein Leben. Berlin und Leipzig 1926.

Stosch, Albrecht v.: Denkwürdigkeiten. Briefe und Tagebuchblätter. Herausgegeben von Ulrich von Stosch, 2. Aufl., Stuttgart und Leipzig 1904.

Tirpitz, Alfred v.: Erinnerungen. Leipzig 1919. (Abk. Tirpitz).

Waldersee, Alfred Graf v.: Denkwürdigkeiten des Generalfeldmarschalls Alfred, Grafen von Waldersee. Herausgegeben von H. O. Meisner. Deutsche Verlagsanstalt, Stuttgart und Berlin 1923.

Wilhelm II., Kaiser: Ereignisse und Gestalten aus den Jahren 1878 bis 1918. K. F. Köhler, Leipzig und Berlin 1922.

6) Darstellungen:

Batsch, Vizeadmiral v.: Prinz Adalbert von Preußen. Ein Lebensbild. Berlin 1896.

Becker, Otto: Bismarck und die Aufgaben deutscher Weltpolitik. In Delbrücks Festschrift: Am Webstuhl der Zeit. Berlin 1928.

Becker, Willy: Fürst Bülow und England, 1897 – 1909. Greifswald 1929.

Becker, Willy: Bülow contra Tirpitz. In: Zeitschrift für Politik 16. Bd. 1927.

Bonhard, Otto: Geschichte des Alldeutschen Verbandes. Leipzig und Berlin 1920.

Brandenburg, Erich: Von Bismarck zum Weltkriege. Berlin 1924.

Claß, Heinrich: Wider den Strom. Vom Werden und Wachsen der nationalen Opposition im alten Reich. Leipzig 1932.

Eigenbrodt, August: Berliner Tageblatt und Frankfurter Zeitung in ihrem Verhalten zu den nationalen Fragen 1887 bis 1914. Berlin 1917.

Förster, Raimund: Politische Geschichte der Preußischen und Deutschen Flotte bis zum 1. Flottengesetz von 1898. Dissertation Leipzig 1928.

Friedjung, Heinrich: Das Zeitalter des Imperialismus 1884 bis 1914. Berlin 1919.

Gooch, G. P.: History of Modern Europe 1878—1919. Cassel & Co. London 1924.

Grell, Hugo: Der Alldeutsche Verband, seine Geschichte, seine Bestrebungen und Erfolge. München 1898.

Haller, Johannes: Die Aera Bülow. Eine historisch-politische Studie. Stuttgart und Berlin 1922.

Hallmann, Hans: Der Weg zum deutschen Schlachtflottenbau. Stuttgart Kohlhammer 1933. Beiträge zur Geschichte der nachbismarckschen Zeit und des Weltkrieges. Heft 14/15.

Hallmann, Hans: Krügerdepesche und Flottenfrage. Aktenmäßiges zur Vorgeschichte des deutschen Schlachtflottenbaues. Stuttgart 1927.

Harden, Maximilian: Köpfe. Bd. I, Berlin 1910.

Hartung, Fritz: Deutsche Geschichte vom Frankfurter Frieden bis zum Vertrag von Versailles 1871 – 1919 3. Aufl. Bonn und Leipzig 1930.

Hassel, Ullrich: Alfred von Tirpitz, Stuttgart 1920.

Herkenberg, K. O.: The Times und das deutsch-englische Verhältnis im Jahre 1898. Berlin 1925.

Herre, Paul: Tirpitz und der Bau der deutschen Flotte. Ein wissenschaftlicher Nachruf. Berliner Monatshefte 8, 401 bis 413.

Herzfeld, Hans: Der deutsche Flottenbau und die englische Politik. Archiv für Politik und Geschichte. 6. Bd. 2. Teil, 4. Jahrg. 1926.

Hofmann, Hermann: Fürst Bismarck 1890 – 1898. Bd. 1 Stuttgart, Berlin, Leipzig 1914.

Kehr, Eckart: Die deutsche Flotte in den 90er Jahren und der politisch-militärische Dualismus des Kaiserreichs. Archiv für Politik und Geschichte. 9. Bd. 2. Teil, 5. Jahrg. Berlin 1927.

Kehr, Eckart: Englandhaß und Weltpolitik; eine Studie über die innenpolitischen und sozialen Grundlagen der deutschen Außenpolitik um die Jahrhundertwende. Zeitschrift für Politik. 17. Bd. Berlin 1928.

Kehr, Eckart: Schlachtflottenbau und Parteipolitik. 1894 bis 1901. Versuch eines Querschnitts durch die innerpolitischen, sozialen und ideologischen Voraussetzungen des deutschen Imperialismus. Berlin Ebering 1830. Historische Studien, Heft 197.
Rez. von A. Vagts, Europäische Gespräche 1932 10, 71 – 81.
Rez. von F. Granier, Forschungen Brandenb.-Preuß. Geschichte 1933, 45, 423 – 426.

Kehr, Eckart: Soziale und finanzielle Grundlagen der tirpitzschen Flottenpropaganda. Gesellschaft 5, 211 – 229.

Kohl, Horst: Bismarck-Jahrbuch, Bd. 6, Leipzig 1899.

Lenz, Max: Deutschland im Kreis der Großmächte. 1871 – 1914. Deutsche Verlagsgesellschaft für Politik und Geschichte. Berlin 1925.

Limburg-Stirum, Graf von: Aus der konservativen Politik der Jahre 1890 bis 1905. Berlin 1921.

Lockroy, Edouard: Du Weser à la Vistule. Lettres sur la marine allemande. Paris 1901.

Meinecke, Friedrich: Geschichte des deutsch-englischen Bündnisproblems 1890 – 1901. München und Berlin 1927.

Michalik, Bernhard: Probleme des deutschen Flottenbaues. Breslau Markus 1931. Historische Untersuchungen Heft 9.

Mommsen, Wilhelm: Politische Geschichte von Bismarck bis zur Gegenwart 1850 – 1933. Diesterweg Frankfurt 1935.

O'Byron, L.: Die Beurteilung der deutschen Flottenpolitik in amerikanischen Zeugnissen der Vorkriegszeit. Berlin Ebering. 1934. Historische Studien, Heft 257.

Oncken, Hermann: Das Deutsche Reich und die Vorgeschichte des Weltkrieges. Bd. 2, Leipzig 1933.

Penzler, Johannes: Fürst Bismarck nach seiner Entlassung. Bd. 7, Leipzig 1898.

Prowaseck, Hilde: Der Gedanke einer Kontinentalliga gegen England unter Wilhelm II. Dissertation Jena 1928.

Rachfahl, Felix: Deutschland und die Weltpolitik 1871—1914. Stuttgart 1923.

Rachfahl, Felix: Kaiser und Reich 1888—1913. Berlin 1915.

Reventlow, Ernst Graf v.: Was würde Bismarck sagen: Zur deutschen Flotte, zu England-Deutschland? Berlin 1909, Deutscher Kolonialverlag.

Ritter, Gerhard: Bismarcks Verhältnis zu England und die Politik des neuen Kurses. Einzelschriften zur Politik, herausgegeben von Hans Roeseler, 7. Schrift, Berlin 1924.

Schäfer, Dietrich: Aufsätze, Vorträge und Reden, Jena 1913, 2. Bd.

Scheer, Admiral: Vom Segelschiff zum U-Boot. Leipzig 1925.

Seignobos, Chas: Histoire Politique de l' Europe Contemporaine 1814—1914. Bd. II. Armand Colin, Paris 1924.

Thalheimer, Siegfried: Das deutsche Flottengesetz von 1898. Dissertation Bonn 1926.

Treitschke, Heinrich v.: Politik. Vorlesungen, gehalten an der Universität zu Berlin. Herausgegeben von Max Cornicelius. 3. Aufl. Bd. 1, Leipzig 1913.

Trotha, Vizeadmiral v.: Großadmiral von Tirpitz. Flottenbau und Reichsgedanke. Breslau 1933.

Wahl, Adalbert: Deutsche Geschichte. Von der Reichsgründung bis zum Ausbruch des Weltkrieges (1871—1914) Stuttgart 1926. Bd. 3.

Wolff, Theodor: Das Vorspiel. München 1924. Bd. 1.

Ziekursch, Johann: Politische Geschichte des neuen Deutschen Kaiserreichs. Frankfurt a. M. 1930.

Weitere Abkürzungen:

A.A.	=	Abend-Ausgabe.
Jg.	=	Jahrgang.
M.A.	=	Morgen-Ausgabe.
M.Bl.	=	Morgen-Blatt.
Mi.A.	=	Mittags-Ausgabe.
So.A.	=	Sonntagsausgabe.
N.A.Z.	=	Norddeutsche Allgemeine Zeitung.
Polit. Korresp.	=	Politische Korrespondenz.
R.M.A.	=	Reichsmarineamt.
S.	=	Seite.
Vgl.	=	Vergleiche.

Einleitung.

Ein Gebiet, das von der deutschen historisch-politischen Publizistik besonders heiß umstritten wird, sind die deutsch-englischen Fragen. Das Wesen der deutschen Weltpolitik bestand in der Notwendigkeit, dieses Verhältnis endgültig zu klären. Eine Tradition in Bezug auf England gab es nicht, denn Übersee-Politik und Weltwirtschaft traten erst gegen Ende des Jahrhunderts, nach Bismarcks Abgang, auf.

Zu den deutsch-englischen Fragen gehört in erster Linie die deutsche Flottenpolitik. Die so berühmt gewordene Phase des deutschen Flottenbaues, die Zeit von 1904 bis 1914, die im Vordergrund der historischen Forschung steht, kann nicht richtig verstanden werden, wenn man nicht auf den Anfang des deutschen Schlachtflottenbaues zurückgeht. Diesen politischen Ausgangspunkt festzulegen, ist die Aufgabe meiner Arbeit. Ich will zeigen, mit welcher Grundhaltung die für den Flottenbau maßgebenden Faktoren ihre Aufgabe angefaßt haben; mit welchen politischen Voraussetzungen und Absichten Tirpitz an sein Werk herantrat, welche Haltung das Auswärtige Amt, und besonders Bülow, zu den Plänen des Admirals einnahmen, und welche Hoffnungen und Erwartungen der Kaiser bei dieser Aufgabe hegte. Ich betrachte aber die Flottenfrage nicht lediglich aus dem Gesichtspunkte der Innenpolitik. Für mich ist sie vielmehr die Resultante aus außen-, innen- und wirtschaftspolitischen Komponenten. Besonders interessiert natürlich bei den Anfängen der Flotte, welche Rolle England spielte, bildete doch das Verhältnis zu diesem Lande den ausschlaggebenden Gesichtspunkt.

Das Flottengesetz von 1898 ist in erster Linie eine militärische Leistung, die allein der Fachmann voll zu würdigen imstande ist. Hier soll die Vorlage als solche nur so weit behandelt werden, wie es im Rahmen der Arbeit erforderlich scheint. Die Flottenvorlage bedeutet ferner einen wichtigen Abschnitt aus der innerpolitischen Geschichte Deutschlands. Besonders muß hier die ausschlaggebende Partei des damaligen Reichstages, das Zentrum, in den Mittelpunkt der Darstellung treten. Es sah sich vor die schwere Entscheidung gestellt, entweder mit den Linksparteien gegen die Vorlage zu stimmen oder für sie einzutreten.

Im Jahre 1897/98 war das politische Denken bereits so weit differenziert, daß fast jeder Deutsche die Ereignisse durch die Brille seiner Partei sah, und es mindestens so viel Meinungen auf politischem Gebiete gab, wie Parteien bestanden. Selbstverständlich soll „Öffentliche Meinung" nicht auf die Ansichten der Parteien beschränkt werden. Auch die politische Tagespresse wird recht häufig herangezogen werden müssen, denn sie ist im wesentlichen Ausdrucksmittel der Öffentlichen Meinung. Weiterhin will ich die Stellungnahme der

ernsthaften politischen Zeitschriften zur Flottenvorlage, ihren Einfluß auf die Meinungsbildung in der Öffentlichkeit und auf die Regierung und ihre vielleicht selbständig gebildeten Ansichten und Tendenzen zu klären versuchen. Andere Ausdrucksmittel werden das Bild vervollständigen; Flugschriften und Broschüren, Zeitschriften politischer Art, Demonstrationen, Versammlungen und Agitationsreden. Die zeitgenössische Flottenpublizistik ist herangezogen worden, soweit sie erreichbar war und wichtig erschien. Die Arbeit beruht ferner auf den Verhandlungen des Reichstages, den Akten des Auswärtigen Amtes und auf Memoiren, Biographien und Spezialuntersuchungen.

Die Anregung zu dieser Arbeit gab mir mein hochverehrter Lehrer, Herr Universitätsprofessor Dr. W ä t j e n , dem ich für seine stete Hilfsbereitschaft und für die Förderung meiner Arbeit zu aufrichtigem Danke verpflichtet bin. Für die Beschaffung der benötigten Zeitungen, Zeitschriften und Broschüren danke ich des weiteren den Staatsbibliotheken Berlin, Hamburg und Heidelberg.

I. Kapitel.

Die Anfänge der deutschen Flotte.

„Das Deutsche Reich darf nicht eine Flotte haben, die zu klein ist zum Leben und zu groß zum Sterben".
Adalbert, Prinz von Preußen [1]).

Wie das Deutsche Reich — um ein Wort Kaiser Wilhelms I. zu gebrauchen — nur ein verlängertes Preußen ist [2]), so ist auch die deutsche Flotte nur eine Weiterentwicklung der preußischen.

Die Anfänge der deutschen Flotte nach der Gründung des Reiches oder vielmehr ihre Fortentwicklung aus der Kriegsmarine des Norddeutschen Bundes, in der die im Jahre 1848 begründete Königlich-Preußische Kriegsmarine aufgegangen war, fiel in eine Zeit stärkster technischer Entwicklung. Während die Ära Stosch im Grunde den Krieg selbst wenig vor Augen gehabt hatte, trat 1883 mit Caprivi ein Chef an die Spitze der Admiralität, der unter dem Einfluß veränderter Weltverhältnisse seine ganze Arbeit unter den Kriegsgedanken stellte. Caprivi war der ausgesprochene Generalstäbler, weit weniger Politiker als Stosch. Nach Angaben von Tirpitz [3]) schwebte ihm immer der Gedanke vor, daß im nächsten Frühjahre ein Zweifronten-Krieg ausbrechen werde. Durch diese Grundeinstellung Caprivis erhielt die Flotte ein militärisch-politisches Ziel, was man von der Ära Stosch nicht behaupten konnte.

Erst mit der Thronbesteigung Kaiser Wilhelms II. bekam die Flottenfrage einen neuen Anstoß. Da es ihm aber an den nötigen Fachkenntnissen fehlte, war der Kaiser selbst nicht imstande, der Flottenverstärkung eine bestimmte Richtung zu geben. Dazu war er in der Wahl der verantwortlichen Fachmänner nicht glücklich [4]).

Neben den Kräften, die den stetigen Rückgang der Flotte bewirkten, gab es aber doch noch Köpfe an maßgebender Stelle, die die großen Fehler bemerkten und sich tatkräftig für die Beseitigung derselben einsetzten. Der bedeutendste unter ihnen ist ohne Zweifel Tirpitz gewesen. Um der Schule zu entgehen, nicht aus eigener Neigung, war er 1865 in die Preußische Marine eingetreten. Als junger Kapitän zur See war Tirpitz 1892 zum Chef des

---

[1]) Adalbert, Prinz v. Preußen, in einer Denkschrift von 1854 über den Zweck einer preußischen Marine. Nauticus, Neue Beiträge zur Flottenfrage. Vorwort.
[2]) Treitschke: Politik, 3. Aufl. Bd. 1, S. 40.
[3]) Tirpitz: S. 23.
[4]) Tirpitz: S. 39 f. Hollmann war Staatssekretär des R.M.A. von 1890—1897.

Stabes im Oberkommando ernannt worden. Bei den leitenden Persönlichkeiten der Flotte hat er sich einen Namen gemacht durch die Dienstschrift 9 vom 16. Juni 1894 [5]), die in der Marine zu einer gewissen Berühmtheit gelangt ist. Sein geistiges Eigentum ist es vor allem, wenn hier zum ersten Male weniger der Zweifrontenkrieg als die Machterfordernisse der Weltpolitik herangezogen werden, um die Notwendigkeit einer Seemacht zu begründen. Durch die ganze Denkschrift zieht sich immer wieder der Gedanke, daß die natürliche Bestimmung einer Flotte die Offensive sei. Außerdem tritt auch der von Tirpitz später immer wieder vertretene Standpunkt hervor, daß nur eine Angriffsflotte in Frage käme, bei Bündnisverhandlungen als Machtmittel in die Wagschale geworfen zu werden [6]). Tirpitz verlangte nur drei Typen von großen Kriegsschiffen: Linienschiffe, große und kleine Kreuzer. Hier offenbarte sich am schärfsten der Gegensatz zum Reichsmarineamt, das — weil es ein klares und einfaches Ziel nicht vor Augen hatte — nicht nur mehr Typen baute, sondern auch keinen besonders förderte. Die Dienstschrift 9 enthielt also ein vollständig neues Programm für die Marineverwaltung; nur bestand die Frage, ob diese bereit war, der Aufforderung Folge zu leisten. Diese Hoffnung sollte auch noch auf Jahre hinaus ein frommer Wunsch bleiben.

„Es gibt schon Leute, die es machen können", hat der Kaiser nach dem Zeugnis Holsteins gesagt. Im Jahre 1895 faßte Wilhelm II. den epochemachenden Entschluß, Hollmann durch den Konteradmiral Tirpitz zu ersetzen. In einer denkwürdigen Unterredung [7]) vertrat der Admiral rückhaltlos seinen Standpunkt. Er müsse dem Kaiser offen erklären, daß seine Neigungen und Talente nicht nach der Richtung eines Staatssekretärs gingen, besonders, was die Vertretung im Parlament anbelange. Wolle die Regierung nicht voll für die Vorlage eintreten, so nehme man besser einen mehr indifferenten Staatssekretär als ihn, von dessen Plänen schon zu viel in die Öffentlichkeit gedrungen sei.

Dieser erste Anlauf glückte dann aber nicht. Schuld daran trug bezeichnenderweise die Furcht vor dem Reichstage, der die verlangten Kreuzer bewilligt und sogar Hollmann sein besonderes Vertrauen ausgesprochen hatte. Wilhelm II. gab sich so der Täuschung hin, Hollmann werde seine bisherige Methode aufgeben und als sein gefügiges Werkzeug im Sinne von Tirpitz arbeiten. Letzterer erhielt nun das Oberkommando über das ostasiatische Geschwader, das ihn bis zum Sommer 1897 von Deutschland fernhielt.

Daß Hollmann aber trotzdem nicht blieb, lag wiederum an dem Verhalten des Reichstages. Bei der Beratung des Marineetats für das Jahr 1897/98 wollte dieser einen bestimmten Sollbestand der Flotte nicht anerkennen und lehnte 2 neu geforderte Kreuzer ab. Der Kaiser war im höchsten

---

[5]) Nauticus: 1926, S. 188 f.
[6]) Nauticus: 1926, S. 191.
[7]) Hallmann: Der Weg zum deutschen Schlachtflottenbau, S. 183 bis 187.

Maße erregt und spielte mit dem Gedanken eines Staatsstreiches, ließ ihn aber sehr bald fallen, um wiederum nach dem starken Mann zu greifen, der „es machen konnte". Am 31. März 1897, also ein Jahr nach jenem ersten Fehlschlag, ging das Telegramm nach Ostasien, das den Chef der Kreuzerdivision, Konteradmiral Tirpitz, mit der Wahrnehmung der Geschäfte als Staatssekretär des Reichsmarineamtes betraute.

II. Kapitel.

Von Tirpitz' Ernennung bis zur Veröffentlichung der Vorlage.

Mit Tirpitz betrat einer der bedeutendsten Männer, willensmäßig vielleicht die stärkste Persönlichkeit des wilhelminischen Zeitalters, die Bühne der Öffentlichkeit. Ein unvergleichlicher Organisator und ein umstrittener Politiker, hat er mit seinem Werke und seinem Wollen tiefe Spuren in der Geschichte Deutschlands hinterlassen [1]). Tirpitz war ein Mann von höchster Tatkraft, eisernem Willen und weitem Blick. Er wollte Deutschland eine starke Flotte schaffen, damit es sich stolz neben alle anderen Staaten stellen und sich mit ihnen weltpolitisch messen könne. Von Anfang an war Tirpitz sich bei dieser Aufgabe bewußt, daß er sich damit nicht nur ein gewaltiges technisches und organisatorisches Ziel steckte, sondern daß er ebenso viel politische Arbeit zu leisten hatte. Er setzte die ganze Wucht seiner Persönlichkeit an die Erreichung seines Zieles, war aber keineswegs starr in der Wahl des Weges; vielmehr konnte er durchaus geschmeidig vorgehen, ja List und Verschlagenheit fehlten ihm keineswegs.

Tirpitz fand die deutsche Flotte nur etwa an 6. bis 7. Stelle unter der der acht Großmächte, im allgemeinen nur vor Österreich-Ungarn mit seiner winzigen Flotte stehend, vor. Wir waren im Vergleich zu 1883 hinter den meisten anderen Flotten noch weit zurückgeblieben [2]). An Zahl der Kreuzer kamen wir wenigstens an 5. Stelle. Auch der Vergleich der Marine-Budgets der Großstaaten zeigt, wie weit wir hinter den meisten zurückstanden. Im Jahre 1896 verwendeten wir darauf 26,4 Millionen Mark [3]), England 207,1, Frankreich 80, Rußland 56,9, die Vereinigten Staaten 28,4, Japan 59,6. Wir standen also damals nur vor Italien und Österreich.

Hatte Tirpitz bis 1896 die Möglichkeit eines Krieges gegen Rußland und Frankreich wenigstens militärisch noch in Betracht gezogen, so stand er nach seiner Rückkehr aus Ostasien im Frühjahr 1897 ausschließlich auf einem anti-englischen Standpunkt. Tirpitz hatte seinem Flottenplan den Leitsatz „Stärkung unserer politischen Macht und Bedeutung gegen England" [4]) zu-

[1]) Oncken: Das Deutsche Reich und die Vorgeschichte des Weltkrieges, Bd. 2, S. 449.
[2]) Nauticus: 1899 (1. Jahrg.) S. 357.
[3]) Nauticus: 1900 (2. Jahrg.) S. 452.
[4]) Notiz am Rande: „Seine Majestät absolut einverstanden". Der ehemalige französische Marineminister Lockroy, ein Bewunderer der deutschen Marineverwaltung, erkannte in seinem Buche „Du Weser à la Vistule" (Paris 1901) die Tirpitz'schen Grundsätze ausdrücklich an: „Il est certain que la flotte d' un pays comme l' Allemagne ne peut pas être la même que celle d' un pays qui, pour me servir des expressions de l' amiral Tirpitz, forme comme la France, un angle saillant

grunde gelegt. Das bedeutete freilich nicht, daß der Admiral eine aktive Offensiv-Politik gegen England im Sinne hatte. Er sah das wirtschaftlich emporstrebende Deutschland in der politischen Defensive gegen den englischen Rivalen und glaubte, eine bessere Verteidigungsstellung schaffen zu müssen. Tirpitz war sich aber von Anfang an keinen Augenblick darüber im unklaren, daß die deutsche Flotte, allein auf sich selbst gestellt, niemals imstande sein werde, den Engländern mit Aussicht auf Erfolg entgegenzutreten. Er rechnete vielmehr mit Bundesgenossen, und dieser Bündnisgedanke ist das Flottenproblem schlechthin. Das war aber eine Frage von hervorragend außenpolitischer Bedeutung.

In der deutschen Außen- und Innenpolitik bahnte sich seit dem Sommer 1897 allmählich dadurch ein starker Wandel an, daß ein großer Personenwechsel in den Staatssekretariaten erfolgte, und die neuen Männer das deutsche Volk vor große außenpolitische Aufgaben stellten. 10 Tage nach der Übernahme des Reichsmarineamtes durch Tirpitz trat der Staatssekretär des Auswärtigen, Freiherr von Marschall, zurück; sein Nachfolger wurde Bernhard von Bülow. Am 28. Juni 1897 übernahm er sein neues Amt, und der Kaiser nannte ihm auch gleich als seine Hauptaufgabe, durch die Außenpolitik den Bau einer ausreichenden Flotte zum Eintritt in die Weltpolitik zu ermöglichen. Bülow ging aus eigener Überzeugung darauf ein, da er mit dem Kaiser eine solche Seemacht als eine Lebensfrage für Deutschland ansah. Der Nation fehlte es, wie er meinte, gerade damals an einheitlichen Hoffnungen und Forderungen; und er fand es richtig, daß der Kaiser seinem Volke ein neues Ziel steckte und ihm den Platz an der Sonne zeigte, der ihm zukam [5]). Die Weltpolitik sollte also den Flottenbau rechtfertigen, das Volk für ihn gewinnen und durch den Ruf an das Nationalgefühl die unentbehrliche parlamentarische Mehrheit schaffen. Zwei Tage nach Marschalls Rücktritt, am 1. Juli 1897, schied der Staatssekretär des Innern, von Bötticher, aus seinem Amte, und Graf Posadowsky wurde sein Nachfolger. Das Reichsschatzamt übernahm an Stelle von Posadowsky der deutsche Botschafter in Washington, von Thielemann.

Dieser große Ministerwechsel im Sommer 1897 erregte in der Öffentlichkeit allergrößtes Aufsehen und gab zu unglaublichen Vermutungen und Entstellungen Anlaß. Die Presse brachte diesen Wechsel mit den letzten Abstrichen am Marineetat in Zusammenhang und erwartete eine große Vorlage als Hauptprogrammpunkt des nun einsetzenden „allerneuesten Kurses".

Tirpitz wurde allgemein als der „Roon der Marine" bezeichnet: Roon, der von einigen in gutem Sinne verstanden wurde, an den die meisten sich aber nur mit Schrecken erinnerten. Die Freisinnige Vereinigung sah Tirpitz

---

dans l' Océan. Jamais aussi, on n' avait plus clairement démontré, que ce n' est pas la technicité seule, qui peut rédiger un programme naval, mais qu' il doit toujours être dicté par la géographie et la politique". (Du Weser à la Vistule S. 101/102).

[5]) Bülow: Deutsche Politik, S. 15/17.

in einem etwas günstigeren Lichte und begrüßte ihn als den „Marinemoltke". Dem „Roon der Marine" widmeten eine Reihe von Zeitungen begeisterte Loblieder, was darauf hindeutete, daß Tirpitz von manchen Kreisen schon damals als der Mann der Zukunft betrachtet wurde. „Je mehr besonders die Marinefrage in den Vordergrund des Interesses rückt, umso mehr ergibt sich von selbst, daß es am meisten der neue Staatssekretär des Reichsmarineamtes in der Hand hat, den Kurs der nächsten parlamentarischen Entwicklung zu beeinflussen. Tirpitz ist seit Jahren der Mann des besonderen Vertrauens eines großen Teiles der Marine; es ist deshalb begreiflich genug, daß seinem Auftreten in vielen Kreisen mit großen Erwartungen entgegengesehen wird. Daß er selbst politischen Mut besitzt, geht daraus hervor, daß er auf den Ruf des Kaisers hin, sein schwieriges Amt zu übernehmen, kein allzu großes Bedenken gehabt hat" [6]). Auch im Auslande wurde die Ernennung von Tirpitz stark beachtet. So bezeichnete „La Marine Française" [7]) diesen Wechsel als ein sehr bedeutendes Ereignis. Als Seeoffizier wird Tirpitz guter Überblick, viel Überlegung, Kaltblütigkeit, Zähigkeit und Energie nachgesagt. Seine Ernennung scheine anzuzeigen, daß der Kaiser nicht auf seine Absicht, die Seemacht Deutschlands zu heben, verzichtet habe.

Die Haltung des Reichstages bei der Beratung des Marineetats im März 1897 hatte durchaus der überwiegend ablehnenden und mißtrauischen Stimmung des Volkes entsprochen. Mochte auch die schwankende und ziellose Marinepolitik Hollmanns der Hauptgrund für die Niederlagen in der Flottenpolitik sein, der damalige politische Zustand der Nation mußte dabei ebenso in Betracht gezogen werden. Die öffentliche Meinung faßte die Dinge sehr ruhig auf; teils hatte sie überhaupt noch kein Verständnis für die Frage, teils tröstete sie sich damit, daß ja doch immerhin eine erhebliche Bewilligung, viel größer als in früheren Jahren, geschehen sei.

Als um 1848 Prinz Adalbert von Preußen mit klarem Blick für die Gründung einer selbständigen Flotte eintrat, begann die Denkschrift eines Generals über Marineangelegenheiten mit den Worten: „Da das Wasser bekanntlich nicht unser Element ist". Man sollte nun denken, daß im Jahre 1897 das deutsche Volk diesen Standpunkt längst überwunden haben würde, denn die Zunahme der Gewerbetätigkeit im ganzen Lande und der riesig entwickelte Weltverkehr hätten doch jedem Deutschen über die Bedeutung der Seemacht die Augen öffnen müssen. Aber unter denen, die die Entwicklung Preußens und Deutschlands zur ersten Landmacht des Festlandes miterlebt und miterstrebt hatten, war noch immer der Glaube stark verwurzelt, daß die Zukunft des Reiches durch die Landmacht allein hinreichend gesichert sei. Hinzu kam, daß das Volk, namentlich in Süddeutschland, der Marine viel gleichgültiger und verständnisloser gegenüberstand als dem Landheer, dem fast

[6]) Münch. Allg. Ztg. 8. Oktober 1897.
[7]) „La Marine Française" 15. August 1897 aus den Hamb. Nachr. 25. August 1897, M.A.

jeder Wähler angehört hatte. Den Ansichten dieser Generation gab ein langer Aufsatz zur „Marinefrage" in der „Schlesischen Volkszeitung" [8]) Ausdruck. Abgesehen von einigen parteipolitischen Schachzügen atmete der Artikel Überzeugungstreue und war in ruhigem Tone gehalten: Zwei schätzenswerte Eigenschaften, die bei den Gegnern der Flotte bisher recht selten zu finden waren. Der Verfasser behauptet, Preußen und Deutschland hätten in den letzten 3½ Jahrzehnten das quantitativ zweitstärkste und das qualitativ erste Landheer der Welt geschaffen, und es erscheine von einer Generation zu viel verlangt, auch sofort eine starke Flotte zu bauen. Man müsse den künftigen Generationen auch etwas zu tun übrig lassen, und es handele sich bei der Flotte doch um keinen Existenzfaktor des Reiches. Der Verfasser gibt zu, daß namentlich Völker, die die See beherrschten, großen Wohlstand erreicht haben, glaubt aber, das sei nicht das ideale Ziel staatlicher Entwicklung. Deutschland würde — meint er — gleichwie es mit der Erwerbung seines Kolonialbesitzes zu spät gekommen sei, auch mit der Schaffung einer großen Flotte post festum kommen. Spät sind wir freilich mit der Erwerbung der Kolonien gekommen, aber durchaus noch nicht zu spät. Was heißt denn überhaupt post festum in der Geschichte? Daß der Verfasser imstande ist zu behaupten, es sei seit einiger Zeit Mode geworden, die Seemacht der Staaten zu überschätzen, beweist nur, daß seine politischen Anschauungen noch aus der kleindeutschen Zeit stammten.

Aus dieser Stimme, die nur eine unter vielen ist, wird klar ersichtlich, daß die kleinstaatliche Enge, die mehrere Jahrhunderte ein starkes und großes öffentliches Leben nicht aufkommen ließ, noch keineswegs überwunden war. Spielte doch im Streit um das Flottengesetz der Partikularismus eine nicht unbedeutende Rolle. Auch wirtschaftlich stand das Reich noch im Zeichen des Überganges vom Agrar- zum Industriestaat. Gerade die Haltung der Landwirtschaft wurde stärker von Politik geleitet als die der Industrie und des Handels, und die Flottenfrage erhielt ihren gebührenden Platz innerhalb der sozialen und wirtschaftlichen Entwicklung des Kaiserreiches erst, wenn sie über die Expansionsfrage hinaus in Verbindung gebracht ward mit der Agrarkrise. Die Flotte trat in den Gesichtswinkel der Agrarier zu der Zeit, als die Agrarfrage in Deutschland brennend wurde: nach dem Abschluß der Handelsverträge durch Caprivi. Besonders im Zentrum zeigte sich bei den bayerischen Bauernbündlern kurzsichtige politische Eigenbrödelei. Brachte doch nach ihrer Ansicht die Flotte nur für den Norden Deutschlands wirtschaftliche Vorteile, nicht aber für ihre eigenen Taschen.

Plötzlich war das Reich Bismarcks in die Reihe der Weltmächte eingetreten und sah sich nun vor neue, schwere Aufgaben gestellt. Aber die weitesten Kreise waren noch in den Anschauungen der kontinentalen Politik befangen. Darin lag es auch begründet, daß der Grundgedanke des Tirpitzschen

[8]) Schlesische Volkszeitung vom 15. Juli aus den „Grenzboten", Jahrg. 1897, 3. Viertelj. S. 241 f.

Flottenplanes, Front gegen England, auf starken Widerstand und vollständige Ablehnung stieß.

Will man ein Bild von der öffentlichen Meinung über die Marine bis zur Veröffentlichung der Flottenvorlage entwerfen, so muß man vor allem dabei in Betracht ziehen, daß die offiziellen Pläne der Regierung bis Mitte September unbekannt blieben und erst am 27. November 1897 amtlich veröffentlicht wurden. So tastete das Volk vollkommen im Dunkeln und erging sich in allgemeinen Betrachtungen über die Marine und über Fehler früherer Zeiten, während ihm ein greifbares Angriffsziel fehlte. Aber die Marineverwaltung ließ diese Zeit nicht nutzlos verstreichen, sondern arbeitete im stillen und trieb nach einem wohldurchdachten Feldzugsplane rege Propaganda.

Durch die Ernennung von Tirpitz trat der Gegensatz des Kaisers zur parlamentarischen Opposition immer deutlicher in Erscheinung. In dieser Fortsetzung der Marinepolitik sahen viele die Ankündigung eines Konfliktes zwischen der Regierung und den Parteien und die Gefahr eines kommenden Staatsstreiches. Vielleicht hatten einige Äußerungen aus der Umgebung des Kaisers zu diesen Befürchtungen Anlaß gegeben. So hatte der Abgeordnete von Stumm im Reichstage das Gerücht verbreitet, der Kaiser habe ihm erklärt, daß es einen „Kladderadatsch" geben werde, wenn die Vorlage abgelehnt würde [9]). Wilhelm II. hat in der Tat nach der Ablehnung der Vorlage den Gedanken einer Reichstagsauflösung mit Änderung des Wahlrechts, kurz eines Staatsstreichs, zu dem er von der militärischen Umgebung gedrängt wurde, mit dem Fürsten Hohenlohe und dem Großherzog von Baden erwogen, jedoch nur in dem Sinne einer „akademischen Erörterung", wie er bald darauf dem Grafen Philipp Eulenburg erklärte. Allerdings betonte sowohl der Reichskanzler Fürst zu Hohenlohe als auch der Staatssekretär des Auswärtigen Amtes, daß die begründeten Forderungen durchaus im Staatsinteresse geboten wären. Nachdem die beiden leitenden Staatsmänner innerhalb des verfassungsmäßigen Rahmens nach besten Kräften eine Mehrheit zu gewinnen bemüht gewesen waren, fehlte jeder stichhaltige Grund, eine Krisis heraufzubeschwören, wodurch sich die Aussichten für die stetige Entwicklung der Marine wesentlich ungünstiger gestalten mußten.

Die Konfliktsbesorgnisse sind jedoch bis zur Annahme der Vorlage nicht verstummt. Und es waren in der Tat Kräfte am Werke, die ein ehrliches konstitutionelles Regiment nicht mehr wollten, sondern direkt auf den Staatsstreich hinzielten. Einige Zeitungen scheuten sich nicht, — am unvorsichtigsten war die „Schlesische Zeitung" [10]), — von Zeit zu Zeit ganz offen auf solche

[9]) Vgl. Hertling 2. S. 188. (Brief vom 10. 3. 1897): „Nun wurde aber Dr. Lieber von dem Nationalliberalen Dr Hammacher mitgeteilt, die Nichtbewilligung von 2 Kreuzern würde nach absolut zuverlässigen Nachrichten die sofortige Entlassung von Hohenlohe und Marschall, die Auflösung des Reichstages und die Abänderung der Verfassung, also einen Staatsstreich zur Folge haben".

[10]) Aus „Polit. Korresp. der Preuß-Jahrb." 1897, Nov. S. 369.

Wege hinzudeuten. Dieser Hinweis an sich auf die Möglichkeit solcher Entschließungen war nicht so unbedingt zu tadeln, denn er erinnerte die Opposition an die Macht, mit der sie zu rechnen hatte und warnte sie vor zu großem Übermut. Das Spielen mit dem Gedanken eines Staatsstreiches gab aber als eine Revolution von oben der Revolution von unten einen Rechtstitel in die Hand. Bismarcks Sprachrohr, die „Hamburger Nachrichten“ [11]), erblickten jedoch in den Personalveränderungen keine Spur einer reaktionären Tendenz. In Wirklichkeit erschien ihnen das Geschrei über einen Staatsstreich nur als taktisches Mittel, um für eine auf Parlamentsherrschaft gerichtete Opposition einen Vorwand zu finden und für Bestrebungen dieser Art bürgerliche Kreise zu gewinnen.

Betrachtet man die Stellung der öffentlichen Meinung im Sommer 1897 dem neuen Staatssekretär Tirpitz gegenüber, so erkennt man auf der einen Seite ein Aufatmen darüber, daß nun endlich das „Halbdunkel“ [12]) der Pläne beseitigt sei, aber auf der anderen Seite macht es sofort einer erheblichen Ernüchterung und Anast vor neuen „uferlosen“ Plänen Platz. Die liberalen regierungsfeindlichen Blätter stellen die Forderung nach einem festen Programm auf, aber nur für die Regierung, nicht für den Reichstag bindend. Die Marine war vom Liberalismus stets als eine besonders freiheitliche Einrichtung betrachtet worden. Der eine Grund hierfür war ihre Entstehung im Jahre 1848, der andere war aber diesem gerade entgegengesetzt. Für das Heer hatte die Regierung durch die Septennatsgesetze eine für den Reichstag ungünstige gesetzliche Grundlage erlangt. Die Marine aber beruhte nur auf ihrer tatsächlichen Existenz und ihrer Erwähnung im Artikel 53 der Reichsverfassung. Der Reichstag bewilligte ihren Etat nicht nach einer ihm gesetzten Norm, sondern souverän.

Die Konservativen erwarteten, daß sie für die Unterstützung in der Flottenfrage von der Regierung bei ihren künftigen Sonderwünschen gebührende Berücksichtigung fänden. Aber sofort fürchtete das Zentrum [13]), daß die Agrarier mit Unterstützung der Konservativen das Wort „ohne Kanitz keine Kähne“ umdrehen, und dadurch die ostelbischen „Rittergutsbesitzer-Interessen“ einseitig berücksichtigt würden. Daraus könnte dann nicht nur ein Kampf um das Verfassungsproblem, sondern auch ein solcher um die soziale Umschichtung der Nation entstehen. „Für die Zentrumspartei steht mehr auf dem Spiele als für irgend eine andere Partei: seine ausschlaggebende Stellung. Bringen die Wahlen eine solche Parteistellung, daß eine Mehrheit ohne das Zentrum gebildet werden kann, so wird es ausgeschaltet und mattgesetzt werden. Sein Ziel muß womöglich sein, den Ausschlag zu geben für Bildung zweier Mehrheiten, einer Abwehr-Mehrheit und einer positiven Mehrheit“ [14]).

---

[11]) Hamb. Nachr. 13. Juli 1897, M. A.
[12]) Köln. Volksztg. 12. Juni 1897.
[13]) Germ. 12. Juni 1897, 1. Bl.
[14]) Köln. Volksztg. 29. Juli 1897. Vgl. 1. Septbr. 1897 desselben Blattes.

Der Einfluß, den das Zentrum in den letzten Jahren auf die Reichsangelegenheiten ausgeübt hatte, war weniger durch die eigene Stärke desselben als durch den Auseinanderfall der national gesinnten Parteien bedingt. Diese ausschlaggebende Stellung wollte es mit allen Kräften für die Zukunft wahren [15]). Das Zentrum sah aber schon einige düstere Gewitterwolken am politischen Horizonte heraufziehen, denn die letzten Ereignisse hatten die ultramontanen Führer mit wachsender Sorge erfüllt. Daß insbesondere die Personalveränderungen in der Regierung, wie immer man über sie urteilen mochte, nicht eine Stärkung der Stellung des Zentrums bedeuteten, darüber war sich jeder im klaren. Dazu gesellten sich für diese Partei noch andere Schwierigkeiten. Kaum hatte sie die agrarische Auflehnung am Niederrhein zur Ruhe gebracht, als in Bayern in Gestalt des Bauernbundes eine neue Bewegung auf den Kampfplatz trat, die von außen her in der bisher treu gebliebenen Gefolgschaft eine große Verwirrung hervorrief.

Die Linke fuhr weiterhin sehr schweres Geschütz auf und unterschob der Regierung Absolutismus, Verfassungsbruch und Reaktion. Was an diesen Schreckgespenstern Wahres ist, läßt sich nicht mit Bestimmtheit sagen. Jedenfalls hatte sich das Preußische Innenministerium mit der Änderung des Wahlrechts beschäftigt, wenn auch die offiziösen Blätter diese Behauptung mit Entschiedenheit zurückwiesen. Sie führten aus, daß alle der Regierung unterschobenen absolutistischen Hintergedanken lediglich Truggebilde des Radikalismus und die maßgebenden Faktoren im preußischen Staate und im Reiche einig darin seien, die Rechte der Volksvertretung und die Verfassung hochzuhalten [16]). Immerhin war aber genügend Konfliktsstoff vorhanden: Die Frage des Militärstrafprozesses, das Jesuiten- und Vereinsgesetz gaben steten Anlaß zu Vorwürfen gegen die Regierung. Besonders hatte die Nichtaufhebung des Jesuitengesetzes in katholischen Kreisen starke Erregung hervorgerufen [17]).

Diese allgemeine Unruhe und gespannte Haltung verschiedener Bevölkerungskreise war für die Flottenfrage sehr gefährlich. Und nun trat ein Ereignis ein, das das Pulverfaß zum Explodieren brachte und mit einem Schlage die Flottenfrage und das gefährliche Wort „Septennat", das von jetzt an eine stete Belastung bilden sollte, in den Vordergrund der politischen Bühne rückte.

---

[15]) Hans Delbrück schätzt die politische Macht des Zentrums sehr gering ein, wenn er schreibt: „Als eine geborene Minorität . . . ist sie keine Anhängerin des strikten Prinzips der Majoritätsherrschaft, und wenn sie heute die Ministerstühle besetzen sollte, wo nähme sie Kandidaten dafür her? Man würde die Herren, die heute das Zentrum führen, überschätzen, wenn man ihnen den Ehrgeiz zutraute, selber regieren zu wollen; sie sind ganz zufrieden, wenn ihnen gestattet wird, einen gewissen Einfluß auszuüben, und die von den Pfarrern geleiteten Wähler sind zufrieden, wenn der katholischen Kirche ab und zu ein Wunsch erfüllt wird. . . ." Polit. Korresp. d. Pr. Jb. 1897, Nov. S. 370.

[16]) N.A.Z. vom 23. 11. 1897 aus R.W.Z. 28. Nov. 1897.

[17]) Vgl. Liebers Rede im Reichstag am 7. Dez. 1897.

Am 5. August 1897 erschien in der öffiziösen „Norddeutschen Allgemeinen Zeitung“ [18]) ein von dem Preußischen Finanzminister Miquel veranlaßter Artikel „Marinegedanken“, der die öffentliche Meinung vorzeitig alarmierte und eine empfindliche Störung des Propagandafeldzuges bedeutete. Mit Genugtuung wird in diesem Aufsatz an die Taten Roons und Bismarcks in der Konfliktszeit erinnert und warnend hinzugefügt: Politiker, die sich gegen Belehrungen solcher Art nicht verschließen wollten, hätten alle Ursache, auch die Marinefrage unter dem Gesichtswinkel der großen Verantwortung zu sehen, welche man auf sich lade, wenn man dem Vaterlande nicht die beste Rüstung zur See schaffe. Die Marineverwaltung, so fährt der Artikel fort, könne nicht das leisten, was sie solle, wenn sie stets unter der Ungewißheit stehe, ob auch der Reichstag die erforderlichen Mittel bewilligen werde. Es sei ein unwürdiger Zustand, jedes Jahr von neuem erst in der Kommission, dann im Plenum und nebenher in der Presse um jede einzelne Neuforderung kämpfen und feilschen zu müssen. Ein Septennat, wie es für die Landarmee eingeführt sei, wäre auch das für die Marine zu erstrebende Ideal. Dieses werde nun freilich vorläufig nicht zu erreichen sein, weil der Reichstag mit Recht geltend machen werde, daß die aufgestellten Flottenpläne bisher niemals eingehalten worden seien. Es müsse aber ein Weg gefunden werden, welcher der Marineverwaltung die Sicherheit schaffe, daß sie für eine Reihe von Jahren über gewisse Summen zu Neubauzwecken verfügen könne.

Tirpitz hatte schon Anfang Juni 1897 eine Unterredung mit Miquel gehabt, um die allgemeine politische Seite der Flottenvorlage zu erörtern. Hierbei hatte der preußische Finanzminister ihm einige allgemeine Zusicherungen auf Unterstützung gegeben. Miquel war, wie das ganze preußische Staatsministerium, gegen das Gesetz, wollte aber des Kaisers wegen keine schroffe Opposition treiben, sondern versuchte, durch Vorstellung der Schwierigkeiten Tirpitz von seinem Plane abzubringen. Als Miquel jedoch sah, daß dieser fest blieb, wurde er entgegenkommender [19]). Nach der unerwarteten Veröffentlichung dieses Artikels vermied Tirpitz jedoch einen offenen Konflikt.

Dieser vorzeitige Anstoß der „Marinegedanken“ erregte beim Zentrum vor allem konstitutionelle Bedenken. „Der neue Staatssekretär der Marine Tirpitz ist von den Marinefreunden als der „Roon der Marine“ angekündigt worden. Roon hat bekanntlich die preußische Heeresorganisation gegen den Willen der Volksvertretung mit Bismarck durchgeführt. Plant Herr Tirpitz etwas ähnliches? . . . Und was gedenkt Herr Tirpitz zu tun, wenn er mit dem Versuche, sich von den wechselnden parlamentarischen Konstellationen unabhängig zu machen, scheitert? Wird dann etwa der theoretische Hinweis auf die Konfliktszeit ins Praktische übertragen werden? Auch dazu würde etwas mehr gehören als die Bereitwilligkeit des Roon der Marine“ [20]).

[18]) Aus Köln. Volksztg. 6. August 1897 2. Bl. A.A.
[19]) Tirpitz: S. 87.
[20]) Germ. vom 7. August 1897 1. Bl. Vgl. Köln. Volksztg. 6. August 1897, 2. Bl. A.A.

Die Marinegegner fuhren nun mit erneutem Eifer fort, das Schreckgespenst des Absolutismus an die Wand zu malen. Der Wortführer und Erfinder immer neuer Argumente und Schlagworte in diesem Kampf war Eugen Richter mit seiner „Freisinnigen Zeitung". Die Sozialdemokraten [21]) glaubten, über die entschieden ablehnende Haltung ihrer Partei zu derartigen Vorschlägen gar keine Worte verlieren zu brauchen.

Aber nicht nur bei der Linken und dem Zentrum, sondern auch selbst in der durchaus marinebegeisterten Presse, bei den Nationalliberalen und den Freikonservativen, fanden die Auslassungen der „Norddeutschen Allgemeinen Zeitung" keinen Beifall. Sehr absprechend urteilte das Organ des Bundes der Landwirte, die „Deutsche Tageszeitung" [22]). „Ist das eine Privatarbeit des Herrn Hofrats Lauser oder ein Fühler? Ernstlich darauf einzugehen, ist vorläufig unnötig; nur das möge gesagt sein, daß beim Landheer die Verhältnisse denn doch ganz anders liegen als bei der Flotte". Die „Marinegedanken" fanden auch in der „Nationalzeitung" [23]) wenig Anklang. Erinnerungen an die Konfliktszeit und die Erwähnung der Zweckmäßigkeit eines Septennates erschienen ihr nur als Gedanken, als welche sie sich auch ausgaben. Das Blatt war jedoch der Ansicht, daß die parlamentarische Behandlung der Vorlage sehr wohl zu einem befriedigenden Ergebnis führen könne, ohne die Rechte des Reichstages zu beschränken.

Die Haltung der Konservativen zu den „Marinegedanken" hatte ihre Presse anfangs verschwiegen. In diesem Falle war jedoch Schweigen ebenfalls eine Antwort. Die konservativen Blätter nahmen nicht direkt zum Septennat Stellung, sondern warfen nur die Frage auf, unter welcher Wahlparole ein neues Kartell gegründet werden könnte. Die Flottenfrage erschien ihnen jedoch dafür ungeeignet. Die Konservativen seien gewiß für die Vermehrung der Marine eingetreten, sogar kräftiger als manche ihrer Freunde gewünscht hätten [24]).

Das Sprachrohr Bismarcks, die „Hamburger Nachrichten" [25]), bedauerte den Artikel sehr, denn man hätte doch leicht voraussehen können, daß die oppositionelle Presse dieses „Attentat" auf die verfassungsmäßigen Rechte des Reichstages benutzen werde, um gegen die Flottenpläne Sturm zu laufen. Eine Annahme der Vorlage werde aber nur zu erreichen sein, wenn man dem Zentrum auf kirchen- oder schulpolitischem Gebiete Vorteile einräume, was jedoch im Gesamtinteresse des Staates zu bedauern wäre.

In der gesamten Presse jener Wochen zeigte sich ein eifriges Forschen nach dem Verfasser dieses aufsehenerregenden Artikels. Welcher offiziöse Wert den „Marinegedanken" zuzuschreiben war, wußte die Öffentlichkeit nicht. Da aber die Marineverwaltung eine eigene Nachrichten-Abteilung eingerichtet

---

[21]) Vorw. 8. August 1897.
[22]) Aus der Germ. 7. August 1897 1. Bl.
[23]) Aus der Köln. Volksztg. 16. August 1897. 2. Bl. A.A.
[24]) Kreuzzeitung aus der Köln. Volksztg. 16. August 1897 2. Bl. A.A.
[25]) Hamb. Nachr. 22. August 1897 M.A.

hatte, vermutete die „Germania“ [26]), „daß man hier ihr Debut zu begrüßen habe“. Die „Norddeutsche Allgemeine Zeitung“ schwieg zu allen diesen Vermutungen, was wiederum das Zentrum [27]) darauf hinwies, daß es ihr eingesandt sei, und sie aus eigener Vollmacht den Handschuh nicht aufzuheben wage. Am 20. August brach die „Norddeutsche Allgemeine Zeitung“ [28]) endlich das rätselhafte Schweigen, aber nur, um Verwahrung einzulegen gegen Polemiken der gegnerischen Zeitungen, welche behaupteten, die Norddeutsche habe das Marine-Septennat empfohlen. Auch die „Hamburger Nachrichten“ [29]) wünschten Klarheit darüber, wie weit dem Artikel amtliche Bedeutung zukomme. Sollte er ein offiziöser Fühler gewesen sein, so werde man erwarten dürfen, daß seine Urheber sich von der Unzweckmäßigkeit ihres Planes überzeugten. Von jetzt an verschwand die Frage des Septennats nicht mehr aus der politischen Diskussion. Die Grundstellung hat sich aber bis zur ersten Lesung nicht mehr verändert.

Die Flottenfrage brachte die Liberalen in den stärksten Hader miteinander. Die Freisinnige Vereinigung war bekanntlich 1893 von der Richterschen Gefolgschaft abgesprungen, weil sie für die Militärvorlage eingetreten war. Jetzt schickte sie sich auch an, ähnlichen Marineplänen ihre Zustimmung zu geben. Die Herren Dr. Barth und Dr. Bamberger, das „Berliner Tageblatt“ und die „Danziger Zeitung“ [30]) waren alle der Meinung, man solle den Marineforderungen keine so große politische Bedeutung beilegen; sie sahen vielmehr ein positives Programm und wollten durch Verbindung von liberaler Innenpolitik und Flottenbau einen „Kulturkampf gegen das Junkertum“ führen. Deshalb dürften Marineforderungen auch keinen Streitpunkt bilden. Früher sei es gerade ein Zeichen des Liberalismus gewesen, für die Flotte zu schwärmen. Barth mahnte, man solle in der Marinefrage eine Mittellinie einhalten, auf der sich alle Liberalen vereinigen könnten. Die Presse der linken Richtung bereitete dagegen ihre Leser mit unabänderlichem Eifer darauf vor, daß es in der bevorstehenden Session zu einem Konflikt kommen werde. Allen voran stellte das Organ Eugen Richters die „Marinegedanken“ als typisch für die ganze Anschauung der Regierung hin. Wenn man in der Marinefrage nachgebe, habe nach seiner Ansicht die Volksvertretung abgedankt, und die absolutistischen Bestrebungen haben Oberwasser. Er glaubte „erzbereit“ oder „fertig“ zum Kampfe zu sein, worauf ihm aber seine Gegner spöttisch erwiderten: „Jawohl, die Freisinnigen sind fertig, wenn es zum Wahlkampf wegen der Marine kommt“.

Das Zentrum verharrte weiterhin auf dem Standpunkte, daß ein Marineseptennat nicht die geringste Aussicht auf Erfolg verspreche. Auch eine Auflösung werde keine neue Mehrheit bringen; die Hauptschwierigkeit liege

[26]) Germ. 22. August 1897 1. Bl.
[27]) ebenda.
[28]) Aus Germ. 21. August 1897 2. Bl.
[29]) Hamb. Nachr. 22. August 1897.
[30]) Aus Köln. Volksztg. 26. August 1897 2. Bl. A.A.

in der Deckungsfrage begründet. „Daß die Flotte nach und nach vergrößert werden muß, und daß Verschiedenes, was man in diesem Jahre gestrichen hat, später bewilligt werden kann, ja, daß man in einem Jahr auch mal besondere Anstrengungen machen muß, um früher Versäumtes nachzuholen, alles das erkennt das Zentrum an. Aber es widersteht allen Plänen, Deutschland eine Flotte ersten Ranges zu verschaffen, „Weltpolitik" zu treiben oder auch nur „Sprünge" zu machen, die über die Finanzkraft des Landes hinausgehen" [31]).

Um die entstandene allgemeine Unruhe im Volke zu beseitigen, teilte die „Marinepolitische Korrespondenz" [32]) mit, es könne vorläufig über die Höhe des Marineetats noch nichts Bestimmtes gesagt werden. Als zuverlässig könne jedoch gelten, daß auf die militärischen, politischen und namentlich wirtschaftlichen Verhältnisse des Reiches besondere Rücksicht genommen werde. Im Interesse eines billigen Baues unsere Flotte liege es aber, daß ein einheitlich bindender Plan geschaffen werde.

Auch das Ausland nahm verschiedentlich zu der deutschen Flottenfrage Stellung. Eine bei den Franzosen nicht häufig anzutreffende Unbefangenheit in der Beurteilung deutscher Verhältnisse ließ der orleanistische „Soleil" [33]) erkennen: „Deutschland bedarf einer Flotte erster Ordnung, um das überseeische Deutschland gegen alle Überraschungen, gegen alle auswärtige Begehrlichkeit zu schützen, und endlich ist auch die amtliche Verkündigung des franko-russischen Bündnisses ein Argument zu Gunsten der Entwicklung der deutschen Kriegsmarine".

In dem halben Jahr von Tirpitz' Dienstantritt bis zur Wiedereröffnung der Reichstagssession war das Kommen der Flottenvorlage bestimmt vorauszusehen, und es wurden allgemein sehr hohe Forderungen erwartet. Am 24. September erschien nun ein Artikel in der „Kölnischen Zeitung" [34]), der zum ersten Male etwas Licht in das Dunkel der Vermutungen und Übertreibungen brachte. Es solle nicht bestritten werden, daß innerhalb der Flotte verschiedene Meinungen beständen. Hier debattiere man natürlich fachmännische Fragen ebenso wie anderswo. Es wäre eine „Kirchhofsruhe", wenn das nicht geschähe. Wie aus Bundesratskreisen verlaute, würde die Flottenvorlage sich in mäßigen Grenzen halten, obschon sehr viel Versäumtes nachzuholen sei. Danach sei beabsichtigt, die Flotte auf Grund des Planes von Stosch zeitgemäß aufzubauen. Wir seien von der Bemannung und Technik abhängig und könnten schon deshalb keine uferlosen Pläne verfolgen. Es sei ein Einheitstyp im Tonnegehalt für alle Neubauten vorgesehen. Der Plan selbst solle sich bis zum Jahre 1905 erstrecken und im Durchschnitt nicht wesentlich über die diesjährigen Forderungen hinausgehen.

---

[31]) ebenda.
[32]) Aus Köln. Ztg. 16. Sept. 1897.
[33]) Aus Hamb. Nachr. 15. Sept. 1897 M.A.
[34]) Köln. Ztg. 24. Sept. 1897 A.A.

Die Aufgabe des vorstehenden Artikels ging offenbar dahin, die öffentliche Meinung über die Marinepläne zu beschwichtigen. Sofort setzte die Kritik von allen Seiten ein. Da die Kölnische Zeitung schon mehrfach vorher Kenntnis von nicht veröffentlichten Regierungsvorlagen erhalten hatte, hielt der „Vorwärts“ [35]) es nicht für unmöglich, daß die Forderungen sich vorläufig in diesen Grenzen halten würden. Man scheine es allgemein für das Beste zu halten, die Gemüter zu beruhigen und nachher mit Überraschungen zu kommen. Die „Nationalliberale Korrespondenz“ [36]) hatte staatsrechtliche Bedenken gegen den Plan eines Septennates. Recht bezeichnend für die allgemein herrschende Unsicherheit war eine Auslassung des „Hannoverschen Kuriers“ [37]), welche aus der ganzen politischen Stimmung die Gründe für die starke Gegnerschaft herleitete. Den schlimmsten Feind seines Flottenplanes habe Tirpitz nicht in den marinefeindlichen Parteien und Gruppen zu suchen. Die größte Gefahr liege in dem allgemeinen politischen Mißbehagen, das durch den Einfluß des Zivil-, Militär- und Marinekabinetts bei der Entscheidung wichtiger Fragen hervorgerufen sei.

In den verschiedenen Presseerörterungen über die Marine war der Gedanke aufgetaucht, Tirpitz habe auf ernste finanzielle Bedenken von Miquel seine Ansprüche bedeutend vermindern müssen. Dieser Legende trat die „Marinepolitische Korrespondenz“ entgegen und behauptete, Tirpitz habe von Anfang an die ungeteilte Zustimmung Miquels gefunden. Auch sei es unrichtig, den Besuch von Tirpitz in Friedrichsruh so zu deuten, als habe man eine Zurückhaltung Bismarcks in der Marinefrage erreichen wollen [38]).

Die offiziöse Erforschung der öffentlichen Meinung hatte somit das Ergebnis, daß der Septennatsgedanke fast überall auf Widerspruch gestoßen war, nicht nur beim Zentrum und bei den Freisinnigen, sondern auch bei den Nationalliberalen und bei der Presse des Bundes der Landwirte. Das Marineministerium erkannte die Gefährlichkeit des Schlagworts „Septennat“ und lenkte nun von verschiedenen Seiten [39]) ein mit der Versicherung, eine Beschränkung des Budgetrechts sei nicht beabsichtigt und dem Reichstag werde ein fester Flottenplan vorgelegt werden.

Gegenüber diesen Beschwichtigungsversuchen erklärten aber die Flottengegner, es seien erst wenige Tage verstrichen, seitdem gerade regierungsfreundliche Organe erklärt hätten, die Regierung beabsichtige, den Reichstag durch Gesetz zu verpflichten, bis 1905 alljährlich eine Summe von 60 Millionen Mark zu Schiffsneubauten zu verwenden. Unter den Offiziösen sei es aber ein altbeliebtes Spiel, zunächst Nachrichten in die Öffentlichkeit zu werfen

---

35) Vorw. 28. Sept. 1897.
36) Aus Vorw. 29. Sept. 1897.
37) Aus Frankf. Ztg. 2. Okt. 1897 1. M. Bl.
38) Aus Köln. Ztg. 4. Okt. 1897 M.A. Diese Darstellung entsprach aber nicht ganz den Tatsachen; äußert sich doch Tirpitz selbst darüber, er habe dadurch den Kugelsegen für das Flottengesetz holen wollen (Tirpitz S. 89).
39) Siehe Köln. Ztg. 5. Okt. 2. M.A.

und sie dann zu dementieren, in der Absicht, damit Verwirrung zu erregen und die wirklichen Absichten für die Kritik in Nebel zu hüllen. Auch der „Vorwärts“ [40]) war der Ansicht, die Forderungen würden umso größer sein, je mehr die Offiziösen zu beruhigen und die öffentliche Aufmerksamkeit abzulenken versuchten.

Die „Berliner Politischen Nachrichten“ [41]) teilten nun mit, daß die betreffenden Gesetzesvorschläge im „Reichsanzeiger“ veröffentlicht würden, um den Abgeordneten Gelegenheit zu geben, sich mit dem Inhalt der Vorlage vertraut zu machen.

Als kaum bekannt geworden war, daß das Preußische Staatsministerium sich mit dem Flottenplan beschäftigt hatte, und dieser dem Bundesrat vorgelegt sei, gingen auch schon wieder durch eine Reihe von Zeitungen Nachrichten, die Einzelheiten mitteilten. Es braucht aber kaum darauf hingewiesen werden, daß es sich dabei nur um Kombinationen oder Indiskretionen handelte, die kein erschöpfendes Bild von dem Plan gaben. Sie waren nur dazu angetan, Verwirrung in die ganze Angelegenheit zu bringen.

Es war schon so viel über die zu erwartende Marinevorlage geschrieben worden, daß kaum etwas Neues hinzuzufügen war. Auf beiden Seiten liefen Übertreibungen unter. Auf der einen, indem man es so darstellte, als ob es sich nur um eine kostspielige Liebhaberei handle, auf der anderen, indem man diejenigen, die sich nicht sogleich mit der Vorlage befreunden wollten, als bewußte oder in Unwissenheit befangene Gegner hinstellte. Die „Kölnische Zeitung“ [42]) war nun der Ansicht, man würde erheblich weiter kommen, wenn man die Vorlage vom praktischen, wirtschaftlichen und finanziellen Standpunkte aus betrachte. Sie machte deshalb dem Reichsmarineamt den Vorschlag, der Volksvertretung dadurch entgegenzukommen, daß sie bei den neu zu bauenden Schiffen sich verpflichte, den Bau auf Staatswerften einzuschränken und ihn in weitgehendem Maße deutschen Privatwerften zu übertragen.

Den ganzen Sommer und Herbst hindurch hatte sich die Presse unausgesetzt mit der zu erwartenden Vorlage über die Verstärkung der Flotte beschäftigt. Für eine bedeutsame Vermehrung traten namentlich ein die nationalliberalen Zeitungen, eine Anzahl konservativer wie „Post“, „Kreuzzeitung“ und ferner die „Tägliche Rundschau“, „Zeit“, „Deutsches Wochenblatt“ und „Preußische Jahrbücher“. Zurückhaltend waren die agrarische und die Zentrumspresse. Unbedingt ablehnend verhielten sich die sozialdemokratischen und freisinnig-volksparteilichen Blätter, vor allem die „Freisinnige Zeitung“; zwischen dieser und der „Norddeutschen Allg. Zeitung“ fanden fast täglich Auseinandersetzungen über Kosten und Notwendigkeit einer Flottenverstärkung statt. Außer den Zeitungen beteiligten sich an der Diskussion und Agitation

[40]) Vorw. 5. Okt. 1897.
[41]) Aus Köln. Ztg. 5. Okt. 1897 A.A.
[42]) Köln. Ztg. 25. Okt. 1897 M.A.

die Handelskammern und industriellen Gesellschaften, die fast sämtlich die Notwendigkeit einer Vergrößerung der Flotte zum Schutze des stetig anwachsenden Handels und der Exportindustrie betonten. Die Deutsche Kolonialgesellschaft und der Alldeutsche Verband suchten durch Broschüren Belehrung über die Aufgaben der Flotte zu verbreiten, und sie wurden darin vom Deutschen Kriegerbund unterstützt [43]).

So wurde das gesamte deutsche Volk in stets steigender Spannung und Beunruhigung gehalten. Acht volle Monate hindurch wogte die Agitation für und gegen die Flottenvermehrung hin und her. Hier und da sickerte etwas von dem erwarteteten Entwurfe durch und verstärkte mit frischem Luftzug die eben erlahmende Beunruhigung.

Endlich, kurz vor der Eröffnung des Reichstages, brachte der Reichsanzeiger am Sonnabend, den 27. November 1897, abends zwischen 9 und 10 Uhr, eine Sonderausgabe heraus, die den „Entwurf eines Gesetzes betreffend die deutsche Flotte" [44]) und die Begründung dazu enthielt. Diese Veröffentlichung in so später Stunde, kurz nach Erscheinen der üblichen Abendausgabe, war mit Rücksicht auf Eugen Richter gewählt, um ihn daran zu hindern, noch am gleichen Tage zu der Vorlage Stellung zu nehmen. Allein so glaubte man es unmöglich machen zu können, daß dieser gefürchtete Gegner die Stellungnahme der gesamten Presse beeinflußte.

Durch dieses Gesetz sollte nunmehr auch für die Kriegsflotte eine sichere Grundlage geschaffen werden. Als Bestand der Flotte der bis zum Rechnungsjahr 1905 erreicht sein sollte, wurden festgesetzt: 17 Linienschiffe, 8 Küstenpanzerschiffe, 9 große und 26 kleine Kreuzer, dazu als Reserve 2 Linienschiffe, 3 große und 4 kleine Kreuzer. Von diesem Programm galten als vorhanden: 12 Linienschiffe, alle 8 Küstenpanzer, 10 große und 23 kleine Kreuzer. Auch über die Lebensdauer der Schiffe enthielt die Vorlage neue Bestimmungen. Sie sollte bei Linienschiffen 25 Jahre, bei großen Kreuzern 20, bei kleinen 15 betragen. Zur Deckung der Kosten brauchten nach der Vorlage keine neuen Steuern eingeführt werden. Der Marineetat sollte in den 7 Jahren von 1898 bis 1905 nur von 121 auf rund 150 Millionen steigen.

Trotzdem es sich also um durchaus maßvolle Forderungen handelte, erhob sich nun erst recht eine scharfe Kritik, besonders wieder von seiten der Freisinnigen, die die Bewilligung und gesetzliche Festlegung auf so lange Jahre als einen unerhörten Versuch bezeichneten, den Reichstag seines Budgetrechtes zu berauben. Die Stellung der Parteien zur Flottenfrage änderte sich aber nicht. Die gesamte Rechte und die Freisinnige Vereinigung traten für eine Flottenverstärkung ein, die Linke verharrte dagegen weiter in ihrer grundsätzlichen Ablehnung. Zwischen diesen beiden stand nun das Zentrum, unschlüssig, als ausschlaggebende Partei des Reichstages.

---

[43]) Dieser Abschnitt nach E.G.K. 1897 S. 144.
[44]) Siehe Anl. 1.

Die Begründung der Vorlage wurde allgemein als ziemlich dürftig bezeichnet. Aber gerade durch ihre Knappheit wollte das Reichsmarineamt der Öffentlichkeit so wenig wie möglich Anlaß zur Kritik geben. Aus diesem Grunde enthielt sie auch nur eindeutige militärische Grundsätze. Die umstrittene politische und wirtschaftliche Begründung sollte der offiziösen Flottenpropaganda vorbehalten bleiben. Bemerkenswert war, daß dabei jedes Eingehen auf die politische Seite unterblieben war. Einen gewissen Ersatz dafür sollte die Denkschrift über die „Seeinteressen des Deutschen Reiches", die dem Reichstag gleichzeitig zugestellt wurde, bilden.

Der „Vorwärts" [45]) nannte die Forderungen der Regierung „kolossal", die Begründung dagegen „winzig". Der Entwurf stelle eine Zumutung an das deutsche Volk dar, die es sich nicht bieten lassen könne. Zur Unterstützung einer Politik der Landesverteidigung verlange die Sozialdemokratie Voraussetzungen, deren Erfüllung allerdings im kapitalistischen Staate unmöglich sei. In erster Linie müsse sie die sichere Gewähr haben, daß die Regierung die Wehrkraft des Volkes nicht in den Dienst der Agressive stelle, sondern nur die Verteidigung des Vaterlandes bezwecke. Mit dieser Vorlage trete ein ganz neues Prinzip in unsere Geschichte ein, der Trieb der Machterweiterung, der Expansion. „Das deutsche Volk hat aber kein Interesse an einer solch gearteten Weltpolitik. Sie würde ungeahnte Opfer an Gut und Blut erfordern. . . . Die Gefahren einer Abenteuerpolitik im großen Stile sind es, die uns der Tirpitz-Vorlage zu ganz besonders energischen Gegnern machen. . . . Deutschland am Scheidewege! Die Annahme der Flottenvorlage bedeutet das Betreten eines unabsehbaren und nicht wieder rückgängig zu machenden Irrweges".

Abgesehen von den offiziösen Blättern zeigten sich auch die nationalliberalen Zeitungen der Vorlage sehr wohlgesinnt. Nur bezüglich des Septennats machte ihre Presse Einwendungen. Allerdings geschah es nicht aus sachlichen, sondern nur aus taktischen Gründen, aus Besorgnis, die Vorlage könne gerade an diesem Verlangen scheitern. Das Sprachrohr Bismarcks [46]) trat ganz entschieden für die Vorlage ein, denn gerade dieser Entwurf zeige, wie gegenstandslos das Gerede von den uferlosen Plänen sei. Es werde nicht mehr verlangt, als was das Volk bei gutem Willen ohne Überspannung seiner Kräfte leisten könne.

Die konservativen Blätter waren sehr befriedigt von der Vorlage. Sie betonten besonders die Notwendigkeit einer starken Schlachtflotte aus außenpolitischen Gründen zur Wahrnehmung unserer ausländischen Interessen. Ihre Presse kam dem Risikogedanken von Tirpitz sehr nahe, wenn sie ausführte: „Wenn die anderen Mächte wissen, daß hinter jedem auswärts stationierten deutschen Kreuzer auch eine mächtige deutsche Flotte in der Heimat bereitsteht, dann multipliziert sich der Kreuzer zu einer gebietenden Macht-

[45]) Vorw. 28. und 30. Nov. 1897.
[46]) Aus R.W.Z. 3. Dezember 1897 M.A.

fülle, die doch schließlich nichts anderes will, als durch die Bereitschaft zum Kriege den Frieden!“ [47]) Die Stellung der Konservativen zur Marinevorlage war aber anfangs keineswegs einheitlich. Einstimmigkeit herrschte nur betreffs Bewilligung der im Etat vorgesehenen Forderungen, dagegen war eine Minderheit nicht gewillt, für die Marinevorlage in der vorgelegten Form zu stimmen [48]).

Besonders wichtig erschien die Haltung der ausschlaggebenden Partei, des Zentrums. Ihre Presse erklärte sich unumwunden gegen das Septennat. Die Blätter der linken Richtung gaben der Meinung Ausdruck, ihre Partei werde einer Auflösung des Reichstages mit Gleichmut entgegensehen. Um so unsicherer war aber ihre Haltung bezüglich der Schiffsforderungen selbst. Wenn sie auch hier mancherlei auszusetzen hatte, so war sie doch mit dem Kern der Vorlage einverstanden. Das Blatt der freisinnigen Volkspartei, die „Freisinnige Zeitung“, behandelte die Vorlage in mehreren scharf abweisenden Artikeln. Die „Frankfurter Zeitung“ [49]) war von der Tatsache der Veröffentlichung angenehm überrascht, weniger von dem Inhalt der Vorlage. Sie bezweifelte, daß die Regierung klug verfahre, wenn sie den jetzigen Reichstag vor eine solche Alternative stelle.

Kurz vor Beginn der Reichstagsverhandlungen nahm die „Deutsche Tageszeitung“ [50]) noch einmal zu der Vorlage Stellung; sie hielt die Aussichten des Flottengesetzes für keineswegs günstig. Es komme nur darauf an, sich über einen Mittelweg zu verständigen. Wenn dieser jedoch nicht zustande käme, müsse mit der Auflösung des Reichstages gerechnet werden, und sie empfiehlt, diese Möglichkeit schon mit in Rechnung zu ziehen.

Sehr wichtig für die Beurteilung der Vorlage ist auch die Stellung des Auslandes zur deutschen Flotte. Diese fand aber wenig Beachtung, denn sie war ja noch so unbedeutend, daß man z. B. in England von ihr als von der „baby-fleet“ zu sprechen gewohnt war. So brachte die deutsch-feindliche „Saturday Review“ nur einige kleine Notizen hierüber. Selbst jener Teil der englischen Presse, der die Verstärkung der deutschen Flotte nicht mit besonderem Wohlwollen begrüßte, hat anerkannt, daß die Forderungen bescheiden waren. Die bekannte angesehene Londoner Wochenschrift „The Speaker“ [51]) schrieb: „Whatewer we may think of the wisdom of Germany in demanding additional battleships, the provision, now made is so very modest,

[47]) Aus dem Vorw. 30. Nov. 1897.

[48]) In ausländischen Darstellungen sind zum Teil unrichtige Auffassungen über die Stellung der Konservativen zum Flottenbau verbreitet. So schreibt Gooch in „History of the modern Europe“, S. 230, die Konservativen hätten die Flottenvorlage „warmly supported“ und Seignobos, „Histoire politique de l' Europe contemporaine, Bd. 2, S. 633, schreibt, daß die Flottenkredite „furent votés par les conservateurs, ce qui accrut leur influence politique“. Diese Darstellungen entsprechen nicht ganz der inneren Haltung dieser Partei zur Flottenvorlage.

[49]) Frankfurter Ztg. 28. Nov. 1897, 3. M.A.

[50]) Aus dem Vorw. 3. Dez. 1897.

[51]) Aus „Die Nation“ Jahrg. 15 1897/98 S. 375.

compared with our own, that it need not excite even the Navy League“ [52]).

Es fehlte natürlich auch nicht an Stimmen — besonders aus konservativen Kreisen. — die mit den deutschen Flottenforderungen eine Verstärkung ihrer eigenen Marine begründen wollten. Eine wirkliche Beunruhigung rief die deutsche Vorlage in England aber nicht hervor. Der „Standard“ [52]) äußerte, er habe gegen die Durchführung des Flottenprogramms des Kaisers nichts einzuwenden; werde es genehmigt, dann müsse auch die an sich schon starke britische Marine noch vergrößert werden. Ähnlich nahm die „St. James Gazette“ [53]) Stellung: „Wenn es dem Kaiser Wilhelm gelingt, den Reichstag zu seinem Plan zu gewinnen, wird für uns der Fall eintreten, nach dem großen Grundsatz Goschens bezüglich des Gleichgewichts der Seemacht zu handeln. Wir hoffen, daß unsere Admiralität nächstes Jahr in ihren Voranschlägen gebührend Notiz von dem deutschen Flottenverteidigungsgesetz nimmt“. Der „Daily Telegraph“ [54]) hielt die Forderungen für keineswegs übermäßig und er würde es überraschend finden, wenn der Appell im deutschen Volke einen ernsten Widerstand finden sollte. Die „Daily Mail“ [55]) schrieb sogar, der Kaiser möge seine neue Flotte erhalten, ohne daß diese zu einer Drohung für England werde.

Eine größere Beachtung fand aber die deutsche Flottenverstärkung in Amerika, was wohl zum Teil darin begründet lag, daß die Vereinigten Staaten zu derselben Zeit mit ihrem Flottenausbau beschäftigt waren.

Da die Flottenvorlage auch u. a. damit begründet wurde, daß die jetzige Schiffszahl nicht genüge, um die deutsche Küste gegen feindliche Angriffe der Russen zu schützen, ist es recht interessant zu erfahren, wie sich das offizielle Organ des russischen Marineministeriums, der „Kronstadtski Westnik“ [56]), zu den deutschen Flottenforderungen stellte: „Für uns Russen hat die Verstärkung der deutschen Flotte ohne Zweifel eine ungeheuere Bedeutung. Die Geschichte lehrt uns, daß es die beständige Lage Rußlands gewesen ist, eine Flotte zu besitzen, welche ebenso stark sei wie die Flotten Deutschlands und Schwedens zusammengenommen. Dieses Streben hat sich augenscheinlich nicht unter dem Einfluß temporärer Regungen der russischen Regierung gebildet, sondern ist die notwendige Folge unserer geographischen Lage. Ist unsere Flotte schwächer als die deutsche, so geht die Herrschaft auf der Ostsee nach einem unabänderlichen historischen Gesetz auf die deutsche Flotte über, und unsere Flotte ist dann der Aktivität beraubt. Es ist daher völlig natürlich, daß Rußland seine Flotte vergrößert und danach strebt, seine Seemacht in den Stand zu setzen, um zur Kriegszeit siegreich gegen die Flotten der Gegner zu kämpfen“.

---

[52]) Aus dem Vorw. 2. Dez. 1897.
[53]) Aus Frankf. Ztg. 2. Dez. 1897 3. M. Bl.
[54]) Aus R.W.Z. 3. Dez., 1897 Mi.A.
[55]) ebenda.
[56]) Aus Frankf. Ztg. 21. Dez. 1897 3. M.Bl.

Es handelte sich hier um die offizielle Ankündigung einer Vermehrung der russischen Ostseeflotte in demselben Augenblick schon, als die Vorlage in Deutschland überhaupt noch keine Gesetzeskraft erhalten hatte. Während also England, gegen das im Grunde unser Flottenbau gerichtet war, in der deutschen Marineverstärkung keine Bedrohung erblickte, maß die russische Regierung derselben ernstere Bedeutung bei.

III. Kapitel.

Die Vorlage vor dem Reichstag.

Die Zusammensetzung des Reichstages zu Beginn der letzten Session am 30. November 1897 zeigte folgende großen Parteien und Abgeordnetenstärke:

Deutschkonservative	57	Mitglieder,
Deutsche Reichspartei	25	„ ,
Deutschsoziale Reformpartei	12	„ ,
Zentrum	101	„ ,
Polen	20	„ ,
Nationalliberale	49	„ ,
Freisinnige Vereinigung	13	„ ,
Freisinnige Volkspartei	28	„ ,
Sozialdemokraten	47	„ , [1]

Bei keiner Fraktion sind 31 Abgeordnete. Zwei Mandate sind erledigt. Danach war also das Zentrum die ausschlaggebende Partei.

Am 30. November 1897 eröffnete der Kaiser persönlich die letzte Session des Reichstages mit einer großen Thronrede. Seine gemäßigten und versöhnlichen Worte riefen nach den Besorgnissen vor dem Absolutismus und Verfassungsbruch der Regierung allgemeine Zustimmung hervor. In ihrer Schlichtheit, mit der ausgesprochenen Friedfertigkeit, ja Bescheidenheit ihres Tones wirkte die Rede sehr stark. Sie stellte die Flottenvermehrung durchaus in den Vordergrund. Die Entwicklung unserer Kriegsflotte entspreche nicht den Aufgaben, welche Deutschland an seine Wehrkraft zur See zu stellen gezwungen sei. Sie genüge nicht, bei kriegerischen Verwicklungen die heimischen Häfen und Küsten gegen eine Blockade des Feindes zu schützen. „Wenngleich es nicht unsere Aufgabe sein kann", heißt es in der Thronrede, „den Seemächten ersten Ranges gleichzukommen, so muß Deutschland sich doch in den Stand gesetzt sehen, auch durch seine Rüstung zur See sein Ansehen unter den Völkern der Erde zu behaupten" [2]).

Vor allem hatte die Thronrede denjenigen, welche nicht genug über angebliche „uferlose" Pläne sich ereifern konnten, eine große Enttäuschung bereitet, denn hier wurde klar betont, daß es nicht unsere Aufgabe sein könnte, den Seemächten ersten Ranges gleichzukommen. Gerade dieser Hinweis fand im Auslande besondere Beachtung. Daß auch in England die Friedfertigkeit des Tones einen tiefen Eindruck hinterließ, bestätigte die „Daily News" [3]),

[1]) Die Angaben nach D.G.K. 1897 2. Teil S. 133.
[2]) Session 5 1897/98 1. S. 1.
[3]) Aus R.W.Z. 3. Dez. 1897 Mi.A.

wenn sie schrieb: „Es ist nichts in der Rede des Kaisers, was die britischen Interessen bedrohte oder die britische Empfindlichkeit reizte". In dieser Thronrede wehte keine Konfliktsluft [4]), und die „Rheinisch-Westfälische Zeitung" [5]) glaubte, die Rede werde sicherlich im Volke mit Beifall begrüßt werden.

Kurz vor Beginn der eigentlichen Reichstagsverhandlungen wies die „Kölnische Zeitung" [6]) in einem Leitartikel „Deutschland am Scheidewege" noch einmal in eindringlicher Weise auf die Bedeutsamkeit der Vorlage hin. Die Vertreter des deutschen Volkes seien vor eine Entscheidung gestellt, wie sie in den letzten drei Jahrzehnten noch nicht aufgetreten sei. „Was wir hoffen, ist vor allem, daß der Reichstag eine ernste und wichtige Frage ernst und würdig behandeln und daß er dem Ausland gegenüber keinen Zweifel daran lassen wird, daß wir entschlossen sind, unseren Platz in der Welt zu behaupten. . . . Noch haben wir den Mut, groß zu denken, wir werden auch, wenn es darauf ankommt, groß zu handeln wissen".

Von den Fraktionen des Reichstages hatten sich die Nationalliberalen, Deutschfreisinnigen und das Zentrum mit der Vorlage beschäftigt. Während die Ersteren die Berechtigung derselben in aller Form anerkannten, war das Zentrum zu keiner Einigung gelangt. Es beschloß, daß ihr Redner Dr. Lieber, noch keine endgültige Stellung nehmen sollte, sondern daß man das Ergebnis der Kommissionsberatungen abwarten wolle [7]).

Am 6. Dezember leitete der Reichskanzler Fürst zu Hohenlohe die Beratung mit einer eingehenden Darlegung der Gründe, die den Bundesrat zur Annahme der Vorlage bewogen hätten, ein. Er betonte, daß die gewaltige Entwicklung der überseeischen Interessen, sowie die für Deutschland ungünstige Verschiebung der Stärkeverhältnisse zwischen der eigenen und den fremden Kriegsmarinen, die Überzeugung gestärkt habe, daß die gegenwärtige Flotte nicht imstande wäre, die ihr erwachsenden Aufgaben zu erfüllen. Hohenlohe stellte allerdings nicht in Abrede, daß die Vorlage von dem Reichstage eine gewisse Entsagung fordere, nur wollte er nicht gelten lassen, daß sie eine Verletzung des Butgetrechtes enthalte. Besonders wertvoll war das Zugeständnis, daß seiner Meinung nach dieser Gesetzentwurf nicht allein den Reichstag, sondern auch die verbündeten Regierungen auf die Höhe der Forderungen binde. Er schloß mit den Worten: „Gerade aber zur Führung einer friedlichen Politik, wie wir sie wollen, muß unsere Flotte einen Machtfaktor bilden, der in den Augen von Freund und Feind ausreichendes Gewicht besitzt. Deutschland kann und darf keine quantité negligeable sein, wenn es gilt, internationale und unsere Interessen wesentlich berührende

[4]) Frankf. Ztg. 1. Dez. 1897 2. M.Bl.
[5]) R.W.Z. 30. Nov. 1897 A.A.
[6]) Köln. Ztg. 6. Dez. 1897 M.A.
[7]) Hertling 2, S. 197: „In der ersten Sitzung der Fraktion hielt Lieber eine zweistündige Rede, in der seine genaue Kenntnis von den Verhältnissen und Bedürfnissen der Marine zur Geltung kam, und die auch manches Neue bot, aber die überwiegende Mehrheit schien eine ablehnende Haltung einnehmen zu wollen".

Probleme zu lösen, die sich nicht auf dem Boden des europäischen Kontinents abspielen. Wollen wir unsere weitere gedeihliche Entwicklung auf wirtschaftlichem Gebiete und unsere Stellung im Konzert der Mächte sichern, so müssen wir auch hier ein, wenn auch bescheidenes Wort, jedenfalls aber ein deutsches Wort mitzureden haben . . ."[8])

Hatte mit diesen einleitenden Ausführungen der Reichskanzler die allgemeinen Gesichtspunkte festgestellt, so wandte sich der Staatssekretär des Reichsmarineamtes, Admiral Tirpitz, in seiner Jungfernrede dem Gesetzentwurfe selbst zu. Er stand die ganze Zeit über hoch aufgerichtet, fast unbeweglich, sprach vollständig frei, kaum einen einzigen Blick auf seine Aufzeichnungen werfend, anfangs etwas leise und befangen, sehr schnell, aber mit wachsender Sicherheit. Seine ganze Redeweise atmete Ruhe, Bestimmtheit und logische Klarheit[9]). Tirpitz vermied das politische Gebiet vollständig; den Reichstag behandelte er äußerst rücksichtsvoll[10]). Mit keinem Wort spielte er auf die frühere marinefeindliche Politik der Parteien an, sondern fand sogar eine gewisse Anerkennung für die bisherigen Bewilligungen. Die jetzige Forderung von zwei Geschwadern zu 8 Panzerschiffen sei das Ergebnis ernster Studien, und selbst eine Seemacht ersten Ranges werde Bedenken tragen, gegen eine solche Flotte offensiv vorzugehen[11]).

Im Mittelpunkt von Tirpitz' Gedankengängen stand die Wirtschaft. Eine ernstliche Schädigung der Seeinteressen werde für das gesamte deutsche Volk unabsehbare Folgen nach sich ziehen. Würden diese Interessen in Zukunft unterbunden oder ernstlich geschädigt, dann müsse Deutschland erst einen wirtschaftlichen, dann einen politischen Niedergang erleiden[12]). Wenn die Abwehr der Blockade nicht ermöglicht werden könnte, würde zunächst eine Teuerung eintreten; ein großer Teil unserer Fabriken müßte stillstehen, und viele Arbeiter würden brotlos werden. Und dann ließ er die Wahl zwischen diesem wirtschaftlichen Erstickungstod für Deutschland oder dem Flottenbau. Obwohl Tirpitz die Wirtschaft als das Zentralproblem ansah, tat er es nicht um der Wirtschaft willen, denn im Hintergrund all seiner Gedanken stand das Reich. Daß er dessen Wohl aber fast ausschließlich unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten sah, darin allerdings war er ein Kind seiner Zeit.

Nach Tirpitz trat — und das ist charakteristisch für die Art der Behandlung im Reichstag — als erster Redner ein Vertreter der Sozialdemokraten, der Abgeordnete Dr. Schönlank, auf. Neue und etwa wertvolle Gedanken wurden von ihm nicht gebracht; die Argumente der Linksparteien

---

[8]) Session 5, 1897/98, S. 43.
[9]) R.W.Z. 7. Dezember 1897 Mi.A.
[10]) Tirpitz, S. 83 „Das persönliche Hervortreten im Reichstag und überhaupt in der Öffentlichkeit lag mir nicht. Ich fühlte, je weniger man im Reichstag sprach, desto richtiger war es und desto weiter kam man, zumal bei einem außenpolitisch so heiklen Gebiet wie dem meinigen".
[11]) Session 5, 1897/98 Bd. 1, S. 45.
[12]) Session 5, 1897/98 Bd. 1, S. 46.

waren schon vorher bekannt. Er sprach von einem persönlichen Regiment, von der Gefahr eines drohenden Absolutismus, von Attentaten auf das Etats- und Verfassungsrecht und anderen Schlagworten. Die Sprache der Sozialdemokraten war immer dieselbe. Sie war weder geistreich, noch sehr tief. Populäre Phrasen waren die Hauptsache. An Zahlen wollte der Redner nachweisen, daß die Steigerung der Marineausgaben in anderen Ländern in gar keinem Verhältnis zu der bei uns stehe. Der Abgeordnete Schönlank erweckte den Widerspruch der Vertreter der Regierung so sehr, daß schließlich auch die anderen beiden „neuen Männer", von Bülow und von Thielemann, sich gezwungen sahen, zum ersten Male vor dem Hause öffentlich aufzutreten.

Staatssekretär Freiherr von Thielemann legte in überaus ruhiger Weise die Finanzlage des Reiches dar, die eine Verstärkung der Flotte gestatte. Er führte den Nachweis, daß Deutschland in den letzten Jahren durchschnittlich 50 Millionen zur Schuldentilgung habe verwenden können und etwa 15 Millionen an die Bundesstaaten gezahlt habe.

Staatssekretär Graf von Posadowsky ging mit dem Abgeordneten Dr. Schönlank schärfer ins Gericht und wies darauf hin, daß die Sozialdemokraten bisher alle Flottenforderungen abgelehnt hätten, man könne daher auch jetzt auf ihre Zustimmung verzichten.

Die Vertreter der verbündeten Regierungen fanden aus dem Hause Unterstützung durch den Abgeordneten Grafen Limburg-Stirum, den Redner der konservativen Partei, der sich auf den Boden der Vorlage stellte. Er bezeichnete die gesetzliche Festlegung der Forderung als einen besonderen Gewinn, weil dadurch eine Sicherheit nach beiden Seiten gewährt sei. Er mußte allerdings zugestehen, daß ein, wenn auch kleiner Teil seiner politischen Freunde anderer Ansicht sei, weil er den zukünftigen Reichstag nicht festlegen wolle. Wer dieser Kreis war, ließ sich wohl vermuten aus den weiteren Ausführungen, wonach die Flotte ja eigentlich mehr die Interessen des Handels und der Industrie fördere, während man bisher eine Politik der Unterdrückung der Landwirtschaft betrieben habe.

Es war ein erfreulicher Anlaß für Bülow, das Wort zu ergreifen. Kiautschou war soeben besetzt worden, und die diplomatischen Verhandlungen über die Besitzergreifung waren in vollem Gange. Diese Besetzung gab bei der schließlichen Annahme der Vorlage einen nicht geringen Ausschlag. Als Bülow am 8. Februar 1898 den Abschluß der Verhandlungen mitteilen konnte, wurde ihm von fast allen Seiten Beifall gezollt. Von welcher Bedeutung diese Tat war, legte Dr. Lieber dar, wenn er für das Zentrum erklärte: „Wir erkennen an, daß die Besitzergreifung in wirtschaftlichem wie in politischem Interesse Deutschlands eine dankenswerte Tat war. Wir verzichten im Augenblick darauf, die von mir in der Budgetkommission angeregte Kostenfrage weiter zu verfolgen . . . Von Herzen dankbar sind wir dem Staatssekretär für seine Worte und für die Erfüllung der Ehrenpflicht gegenüber der katholischen Mission [13]).

[13]) Die Ermordung von zwei deutschen katholischen Missionaren am 4. November 1897 in China bewies dem Zentrum, wie die Flotte die Mission schützen könne.

Eine solche Kolonialpolitik ist unserer Unterstützung sicher" [14]). Mit aller Schärfe wies Bülow den Vorwurf zurück, die Regierung betreibe „Abenteuerpolitik". Er schloß seine Ausführungen mit den wirklich bedeutungsvollen Worten: „Die Zeiten, wo der Deutsche dem einen seiner Nachbarn die Erde überließ, dem andern das Meer und sich selbst den Himmel reservierte, wo die reine Doktrin thront, diese Zeiten sind vorüber . . . Wir wollen niemand in den Schatten stellen, aber wir verlangen auch unsern Platz an der Sonne" [15]). Gerade das war es aber, was man uns nicht gönnte. Unzählige Male bis zum Weltkrieg ist dieses Wort, auch in England, gegen uns gewandt worden mit der verleumderischen Deutung — trotz Bülows ausdrücklicher Versicherung, — daß wir den anderen ihren Platz an der Sonne nicht gönnten.

In letzter Stunde hielt Dr. v. Jazdzewski noch eine im eigentlichen Sinne polnische Rede über die deutschen Marineforderungen, in der er erklärte, daß seine Fraktion die Verpflichtung fühle, die Vorlage abzulehnen, da man die verbrieften Rechte der polnischen Nation mit Füßen getreten habe.

Der erste Tag der „Seeschlacht" im deutschen Reichstag wurde in der ganzen Presse eingehend erörtert, und man gewann allgemein den Eindruck, daß sich die Aussichten der Vorlage gebessert hatten. Aber es war nur ein „Vorpostengefecht", denn erst wenn das Zentrum gesprochen hatte, konnte man einigermaßen urteilen, ob es möglich sein werde, den Forderungen der Regierung gesetzgeberische Gestaltung zu verleihen.

Ganz besonders großes Interesse brachte man von allen Seiten den neuen Männern entgegen, die zum ersten Male das Wort ergriffen hatten. Wenngleich auch hier der Parteigeist mitsprach und das Urteil färbte, so kann man doch sagen, daß der Grundton durchaus freundlich war. Manchen Leuten ist es ja schwerlich recht zu machen, und gerade diejenigen, die sich sonst darüber zu beklagen pflegten, daß die Minister dem Reichstage gegenüber nicht entgegenkommend und höflich genug seien, schienen jetzt plötzlich unzufrieden, weil Tirpitz nicht in der Rolle des „rauhen Seemanns" aufgetreten war, sondern seine Ausführungen rein sachlich und in sehr versöhnlicher, nach keiner Seite verletzenden Weise begründet hatte. So schrieb der „Vorwärts" [16]): „Herr Tirpitz hat ein Debut im Reichstag gehabt, wie es unglücklicher kaum sein konnte. Auch kein Hauch frischer Seeluft ging von dem neuen Marine-Staatssekretär aus. Fast wie ausgetrocknet, schläfrig und matt siechte das Bächlein seiner Rede dahin". Der freisinnige Abgeordnete Dr. Barth [17]) erklärte jedoch, Tirpitz habe sich in gewinnender Weise eingeführt. Sein Debut sei nicht glänzend gewesen, das sei aber für einen Neuling auf der parlamentarischen Bühne vielmehr ein Gewinn. Tirpitz sei jedenfalls ein Mann von soliden

[14]) Session 5, 1897/98, S. 905/906.
[15]) Session 5, 1897/98, S. 60.
[16]) Vorw. 7. Dezember 1897.
[17]) Die Nation, 15. Jg. 1897/98 S. 155.

geistigen Qualitäten, kein Phrasenmacher, ein Mann, der Zutrauen erwecke. Selbst die gegnerischen Zeitungen mußten anerkennen, daß Tirpitz außerordentlich höflich, streng sachlich und ohne jede Hervorhebung nationaler Redensarten gesprochen habe [18]).

Sieht man von den extremen Parteien ab, so findet man zumeist über den Redner Tirpitz die Ansicht ausgesprochen, daß seine Jungfernrede wohl gelungen sei, und daß, wenn auf den Anfang der Rede eine wohlbegreifliche Befangenheit lastete, der zweite Teil sich doch sehr viel lebhafter und individueller gestaltete. Hier hatte er Momente, aus denen eine wirklich warme Überzeugung so deutlich hervortrat, daß sie auf alle grundsätzlich nicht Voreingenommenen ihren Eindruck nicht verfehlen konnte [19]). Der Eindruck von Tirpitz auf jeden unparteiisch Urteilenden war der, daß er ein Mann sei, der auf Grund sachlicher, gediegener Fachstudien sich einen festen Plan gebildet habe und willens sei, auch mit seiner ganzen Persönlichkeit dafür einzutreten [20]).

Das Ereignis des Tages war aber die Rede des Staatssekretärs von Bülow, die für Freund und Feind eine wahre Überraschung war. In mehreren Blättern kehrte die Wendung wieder, Bülow habe sich als geborener Redner gezeigt. Der Inhalt habe dem formvollendeten Vortrage entsprochen, und es gab kein Blatt, das diese Tatsache nicht anerkannte. Bülow sei die einzige rednerische Kraft, die die Regierung gewonnen habe. Dazu habe er aber auch noch den diplomatischen Befähigungsnachweis erbracht [21]).

Mehr als aus den lobenden Ausführungen der Presse ging das aus der widerwilligen Anerkennung der Regierungsgegner hervor. Wenn selbst Eugen Richter sagte, Herr von Bülow sei von den neuen Männern jedenfalls am meisten agitatorisch veranlagt, wenn der „Vorwärts" [22]) die äußere Gestalt seines Auftretens nicht übel nannte und zugab, er scheine unter den zahlreichen neuen Männern der einzige zu sein, der vielleicht imstande sei, sich eine Stellung im Parlament zu erringen, so sprachen diese Stimmen deutlicher als alles andere für den großen Erfolg, den der neue Staatssekretär errungen hatte. Welchen Eindruck einige der starken Wendungen Bülows gemacht hatten, ergab sich schon daraus, daß sie von den Zeitungen als Schlagzeilen und in auffallendem Drucke hervorgehoben wurden.

Bülow schien wie sein Vorgänger die Fähigkeit zu besitzen, sich durch eine zündende Beredtsamkeit das Ohr des Hauses zu gewinnen. Er war gewillt, mit fester Hand die Interessen des Deutschen Reiches nach außen zu schützen, uns aber nicht in irgendwelche Abenteuer stürzen zu wollen [23]). Allein die „Nation" vermochte dem neuen Staatssekretär kein günstiges Horoskop zu

[18]) Frankf. Ztg. 7. Dez. 1897 A.Bl.
[19]) Köln. Ztg. 7. Dez. 1897.
[20]) Köln. Ztg. 7. Dez. 1897 2. M.A.
[21]) Frankf. Ztg. 7. Dez. 1897 A.Bl.
[22]) Vorw. 7. Dez. 1897.
[23]) Köln. Ztg. 7. Dez. 1897 2. M.A.

stellen, wenn sie schrieb: „Bülow hatte die leichtere und dankbarere Aufgabe; er konnte — was nie versagt — die nationalen Akkorde anschlagen . . . Seine Aufgabe war diesmal zu leicht, als daß man daraus einen Schluß auf die parlamentarische Zukunft des Herrn von Bülow ziehen könnte. Mit dem Freiherrn von Marschall, der eine äußerst elegante Klinge führte, kann er einstweilen noch nicht entfernt verglichen werden“ [24]).

Am 7. Dezember wurden die Beratungen fortgesetzt. Die Rede des Abgeordneten Richter, des Führers der Freisinnigen Volkspartei, war weit schwächer und weniger verletzend, als man nach den letzten Lärmartikeln seines Blattes erwartet hatte. Seine Ausführungen waren mit den bekannten historischen Vergleichen angefüllt. Namentlich erregte seinen Zorn die gesetzliche Festlegung des Septennats, das nach seiner Ansicht ein Aeternat sei. Den Höhepunkt seiner Rede bildeten die Worte: „Das hier ist kein Gesetz zur Stärkung der Wehrmacht, sondern ein Gesetz gegen die eigene Volksvertretung, gegen das eigene Volk“ [25]).

Unter allgemeiner Spannung des ganzen Hauses nahm dann Dr. Lieber, der Fraktionsführer des Zentrums, zur Flottenfrage Stellung. Ein abschließendes Urteil könne er im gegenwärtigen Zeitpunkt noch nicht fällen. Das Zentrum werde die Vorlage mit voller Objektivität in der Kommission prüfen. Verschweigen könne er jedoch nicht, daß die allgemeine politische Lage dafür die denkbar ungünstigste sei. Er erinnere nur an das geringe Entgegenkommen des Bundesrats gegenüber Beschlüssen des Reichstages über die Aufhebung des Vereins- und Jesuitengesetzes. Gerade das letztere habe im katholischen Volke große Erregung hervorgerufen. Eingehend verbreitete sich der Redner über die Vorlage. Das schwerste Bedenken seiner politischen Freunde sei die Bindung auf 7 Jahre. Bei aller Fürsorge für unsere Flotte müsse aber auch geprüft werden, ob unsere Finanzlage die Durchführung der Vorlage gestatte. Einer Vermehrung der indirekten Steuern würde das Zentrum nicht zustimmen. Jedenfalls müßten die Lasten auf die leistungsfähigen Schultern gelegt werden, nicht auf die untersten Klassen. Großes Aufsehen erregte der Schluß seiner Rede: „Die Waffen entscheiden über die Welt und nicht die Überlegenheit der Kultur, sondern Streitbarkeit und Sinneseinheit erhalten die Völker. Möge aus unseren Beratungen eine streitbare Flotte und ein sinneseiniger Reichstag hervorgehen“ [26]).

Durch die Erklärungen des Abgeordneten Dr. Lieber erlahmte am dritten Verhandlungstage das Interesse an der weiteren Entwicklung der Flottenvorlage sehr. Der Führer der Nationalliberalen Partei, Hammacher, erklärte, daß seine Partei geschlossen der Vorlage zustimmen werde. Nachdem noch die Vertreter kleinerer Parteien das Wort ergriffen hatten, hielt der konservative Abgeordnete Graf Stolberg die Schlußrede. Als Verteidiger der Interessen-

[24]) Die Nation, 15. Jg. 1897/98 S. 155.
[25]) Session 5, 1897/98 S. 79.
[26]) Session 5, 1897/98, S. 89.
[27]) Germ. 8. Dez. 1897, 3. Bl. und 10. Dez. 1897 1. Bl.

gemeinschaft von Industrie und Landwirtschaft betonte er, auch die Landwirtschaft müsse eine Flotte unterstützen, die vielleicht in erster Linie für die Industrie, aber auch bestimmt für die Landwirtschaft von erheblichem Nutzen sei. Hiernach wurde die Vorlage der Budgetkommission überwiesen.

Die größte Beachtung in der Presse aller Parteien fand natürlich Liebers Rede zur Flottenvorlage. Das entsprach ja auch ihrer politischen Bedeutung. Seine Ausführungen wirkten auf seine Zeitgenossen weit stärker als auf den heutigen Leser, da man bis dahin vom Zentrum nur ablehnende Stimmen vernommen hatte. Trotz der vielen politischen und finanziellen Bedenken hinterließ die Rede den Eindruck, daß es zu einer Einigung kommen werde. Lieber wollte der Regierung entgegenkommen und er gab so dem Reichsmarineamt die technische Garantie des Bauplanes, ohne die politischen Rechte des Reichstages zu schmälern. Tirpitz hielt die Form des Gesetzes für eine technische Notwendigkeit, während der Reichstag die politische Seite empfand.

Aber bald zeigte sich, daß Lieber die Zentrumspresse keineswegs auf seiner Seite hatte. Diese glaubte feststellen zu können, daß die Marinevorlage in der vorliegenden Form keine Aussicht auf Annahme habe. Nach ihrer Ansicht hatte die Rede nicht überall die richtige Beurteilung erfahren. Namentlich gelte das von jenen Pressestimmen, die in der Rede des Abgeordneten Lieber nur ein verklausuliertes „Ja" erblickten, dabei aber die Bedingungen nicht berücksichtigt hätten, die „conditiones sine qua (!) non", von denen Dr. Lieber ein Eingehen auf das Flottengesetz abhängig gemacht habe [27]). So war die Rede für alle Parteien eine Überraschung, für die Freunde der Vorlage eine angenehme, für die Herren um Richter eine recht niederschlagende, denn sie war, wenn auch nicht auf lärmenden Augenblickserfolg zugespitzt, doch in advokatischer Gewandtheit wie geschaffen, sich um ein klares Ja herumzudrücken, ohne ein endgültiges Nein sagen zu wollen [28]). Entrüstet über den „Verrat" und „Umfall" des Zentrums waren die Sozialdemokraten davon überzeugt, daß nun ein „Kuhhandel" beginnen werde. Den Eindruck der Rede auf die Sozialdemokraten kennzeichneten schon die Schlagzeilen ihrer Leitartikel: „Zentrum Judas", „Die Handelsjuden des Reichstages", „Tirpitz, Lieber und Komp. . ." [29]).

Die Aufnahme der Lieber'schen Rede seitens der flottenbegeisterten Presse machte in Zentrumskreisen ein wenig stutzig. Sie versuchten den Vorwürfen entgegenzutreten, denen ihre Partei wegen ihrer Haltung zum Flottengesetz ausgesetzt war und bemühten sich, die Ausführungen des Parteiführers abzuschwächen. Man betonte besonders in der Presse der linken Richtung mehr die Bedenken gegen die Vorlage als die Wichtigkeit derselben. „Nur keine Illusionen", rief die „Kölnische Volkszeitung" [30]) der „Norddeutschen Allgemeinen Zeitung" zu, welche aus dem Verlauf der ersten Lesung den Schluß

[28]) Köln. Ztg. 8. Dez. 1897 A.A.
[29]) Vorw. 9. und 10. Dez. 1897 und 27. Febr. 1898.
[30]) Aus dem Vorw. 15. Dez. 1897.

gezogen hatte, die Regierung brauche nur an den Grundsätzen der Vorlage energisch festzuhalten.

Aus einigen Artikeln der Zentrumspresse klang auch ein Ton vorsichtig verhaltener, aber doch deutlich bemerkbarer Unzufriedenheit mit der taktischen Stellungnahme des Abgeordneten Lieber. Bei der Wichtigkeit, welche das Zentrum für die Entwicklung der Frage hatte, sei wiedergegeben, wie das Hauptorgan des linken Flügels sich über den Stand der Dinge ausließ. Daß die Vorlage für das Zentrum annehmbar sei, habe auch Dr. Lieber nicht gesagt. Ob eine Verständigung möglich sei, sei eine ganz andere Frage. Lieber habe allerdings einige Vorschläge auf Abänderungen zur Sprache gebracht; das seien aber vorläufig nur hingeworfene Gedanken und nicht etwa namens des Zentrums gemachte Angebote, zu denen die Regierung nur Ja und Amen zu sagen brauche, um ihre Vorlage gesichert zu haben. Die Vorschläge des Abgeordneten Lieber seien einmal noch zu wenig formuliert, und noch viel weniger habe das Zentrum dieselben bereits geprüft und gebilligt [31]). Weiter hob die Presse der linken Richtung tendenziös alle die Stellen aus der Lieberschen Rede hervor, die den der Vorlage gegenüber kritischen Teil derselben ausmachten. In zahlreichen Zentrumsblättern der Provinz kam dieser Standpunkt in weit schärferer Weise zum Ausdruck. Namentlich in Bayern machten sich, entsprechend der Gesamtstellung in Süddeutschland, die Bedenken gegen die Vorlage mit einer verhängnisvollen Entschiedenheit geltend.

Die Haltung der Zentrumspresse zur Rede Liebers war also sehr kühl, wenn nicht sogar schroff ablehnend. Aus diesem Grunde war auch die Meinung, die Zukunft des Flottengesetzes sei sicher, nicht fest begründet, und einsichtsvolle Männer standen dem weiteren Verlauf der Dinge sehr mißtrauisch gegenüber. So schrieb noch am 14. Dezember der nationalliberale Abgeordnete Hammacher an Bennigsen: „Was das Schicksal des Flottengesetzes anbetrifft, so bin ich durchaus nicht optimistisch. Lieber hat persönlich große Neigung, für das Gesetz zu stimmen. Er ist aber seiner Freunde durchaus nicht sicher“ [32]).

[31]) Aus dem Vorw. 12. Dez. 1897.
[32]) Oncken: Bennigsen, Bd. 2, S. 607.

IV. Kapitel.

Die Flottenpropaganda.

Seit 10 Jahren, seit den Reichstagswahlen von 1887, als es sich um das Heeresseptennat handelte, war durch breite Schichten unseres Volkes nicht eine so tiefe Bewegung gegangen wie bei der Flottenvorlage von 1897.

In der Ära Hollmann hatte noch keine planmäßige Agitation stattgefunden, um das Volk und den Reichstag für die Flottenverstärkung zu begeistern. Tirpitz aber verstand die feinen Schwingungen der Volksseele und lenkte sie mit der nötigen Verstärkung auf das Gebiet seines Flottenbaues. Alle Volkskreise wurden von dieser Frage berührt und haben entsprechend ihrer politischen Weltanschauung zu ihr Stellung genommen.

Als Vorbilder für eine solche Agitation konnte Bismarcks Beeinflussung des Volkes bei den Septennatswahlen dienen. Die Grundzüge einer planmäßigen Flottenpropaganda finden wir schon in Tirpitz' Gutachten vom 3. Januar 1896 [1]). Diese wurden später in ihren Grundzügen festgehalten. Es sei Sache der Zentralbehörden, die vorhandene Strömung im deutschen Volke umfassend und nachhaltig zu steigern, damit auf den Reichstag ein Druck ausgeübt werde. Für diese Propaganda empfahl er die Förderung von bestehenden Vereinen, die Gewinnung einflußreicher Kreise der Hansestädte, Begünstigung populärer Vorträge, Erzeugung und Verbreitung geeigneter Literatur, Benutzung der Presse und stärkere Anteilnahme der von der Flotte Nutzen ziehenden Privatindustrie.

Tirpitz selbst begann mit einer großzügigen Propaganda. Er entwickelte eine erstaunliche Kraft und Umsicht, und seine Betriebsamkeit zeigte sich in der Kunst der Werbung und Überredung. Die Flotte sollte Sache des ganzen deutschen Volkes werden. Durch Versammlungen und Vorträge, Schriften und Romane suchte man die Massen aufzurütteln und zum Dienst für den neuen Gedanken eines seegewaltigen Deutschlands aufzubieten. Es war eine Agitation, die noch nicht auf direkte Massenwirkung eingestellt war, keine Demonstrationszüge kannte, keine flatternden Fahnen und Musikkapellen. Sie blieb innerhalb der Versammlungslokale und ging nicht auf die Straße, und das gibt der Flottenpropaganda den Typus der Agitation der alten Zeit, nicht der neuen, in der die Massen demonstrieren [2]).

Der erste Schritt mußte sein, die Zustimmung der Bundesfürsten zu dem Gesetzentwurfe zu erlangen. Sie war nicht ohne weiteres selbstverständlich.

---

[1]) Siehe Hallmann: Der Weg zum deutschen Schlachtflottenbau, S. 175/76.
[2]) Kehr: Schlachtflottenbau und Parteipolitik, S. 106.

An den deutschen Höfen hatte man die Entwicklung der Dinge beim Kaiser und im Reich mit einiger Besorgnis betrachtet. Im Frühjahr hatte es ja so ausgesehen, als ob der Kaiser in Verfolgung seiner Flottenpläne auf eine Änderung des Wahlrechts hinarbeitete. Diesen Eindruck galt es bei den Bundesfürsten zu beseitigen. Ein besonderes Vertrauensverhältnis bestand zwischen dem Großherzog Friedrich, der Großherzogin Luise von Baden und Tirpitz [3]).

Der Großherzog erbot sich, den Admiral bei anderen Höfen brieflich einzuführen. Tirpitz stattete allen Bundesfürsten und Großherzögen Besuche ab, um sie um ihre tatkräftige Unterstützung bei der Flottenvermehrung zu bitten, so ungewöhnlich das damals auch noch war [4]). Es gelang, wie Tirpitz schreibt, besonders dort, wo ein Fürst wie König Albert von Sachsen, der zugleich ein geschäftskundiger Mann war, oder wie der Großherzog von Oldenburg, der sich durch eigene Leistung ein großes Verdienst um unsere Seeinteressen erworben hatte, oder wo ein mit Herrschereigenschaften alter Art ausgestatteter Herr wie der Großherzog Friedrich von Baden sich aus dem Persönlichkeitsdurchschnitt heraushob. Ferner besuchte Tirpitz noch die Hansestädte und die bundesstaatlichen Minister auf, deren Kennenlernen sich als ein gutes Werbemittel erwies, zumal diese Sitte des Herumreisens damals noch nicht üblich war. Auch hat Tirpitz die Bedeutung, die ein Eintreten Bismarcks für ihn haben könnte, sehr wohl erkannt [5]). Er hat sich deshalb nach seiner Berufung als Staatssekretär auf den Weg nach Friedrichsruh begeben, um Bismarck für sich zu gewinnen. Dieser hat den Flottenbau Tirpitz'scher Prägung aber nicht gebilligt.

Die Marine-Offiziösen gaben seit Anfang August 1897 eine besondere „Marinepolitische Korrespondenz" [6]) heraus, die wöchentlich ein Mal Mittwochs erschien und die Zeitungen mit reichlichen Nachrichten versah. Sie besaß persönliche Beziehungen zu den führenden Männern der Wissenschaft, des Handels und der Industrie. Unter den Industriellen war der bedeutendste Mitarbeiter Krupp in Essen; von den Kaufleuten warb Ballin, der Direktor der Hapag, in den Hansestädten. Die Korrespondenz wollte die vorhandene Gegnerschaft gegen eine stetige Entwicklung der deutschen Flotte bekämpfen und den Zeitungen Artikel ohne besonderes Honorar liefern, welche ihnen infolge von Parlamentsverhandlungen oder gegnerischer Pressepolemik wünschenswert erschienen. Die Korrespondenz enthielt nicht nur einen Leitartikel, sondern auch ein Feuilleton und kleinere Artikel, alle bestimmt, Begeisterung für die Flottenvermehrung hervorzurufen [7]).

[3]) Hallmann: Der Weg zum deutschen Schlachtflottenbau, S. 310.
[4]) Siehe Tirpitz: S. 95. Vgl. die Berichte der Germ. 10. November 1. Bl. und Vorw. 10. Nov. über Tirpitz' Besuch an den süddeutschen Höfen.
[5]) In seinen Erinnerungen schreibt Tirpitz S. 87 „Die allgemeine Skepsis bei den Spitzen und die Gleichgültigkeit bei den Massen brachte mich auf den Gedanken, um Bismarcks Unterstützung zu werben". Vgl. S. 65–69 dieser Arbeit.
[6]) Ein Privatunternehmen, Beseke u. Komp.
[7]) Aus Köln. Volksztg. 24. August 1897 2. Bl. A.A.

Die Marine pflegte Beziehungen zu folgenden Presseorganen: Zu den „Berliner politischen Nachrichten", die etwa 300 Zeitungen versorgte, zur „Neuen Berliner Korrespondenz" mit einem Abnehmerkreis von etwa 1000 Zeitungen und zu der unbedeutenderen „Helgoland'schen Korrespondenz". Die Wirkung dieser Pressebüros, die die Stadt- und Kreisblätter versorgten, ist kaum zu überschätzen. Dazu bestanden unmittelbare Beziehungen zu den Redaktionen der folgenden größeren Blätter: zu den „Berliner Neuesten-Nachrichten", der „Nationalzeitung", der „Rheinisch-Westfälischen Zeitung", der „Kölnischen Zeitung", dem „Rheinischen Merkur", den „Danziger Neuesten Nachrichten", dem „Posener Tageblatt" und der „Schlesischen Zeitung" [8]). Mit Ausnahme des freikonservativen „Posener Tageblattes" und der konservativen „Schlesischen Zeitung" handelte es sich fast nur um nationalliberale Blätter, zu denen die Marine Verbindungen pflegte.

Besonderen Wert legte Hohenlohe auf die Gewinnung der süddeutschen Presse. Geheimrat Koch wurde mit der Aufgabe betraut, Fühlung mit ihr aufzunehmen [9]). Anfangs reiste er als Privatmann, um das Reichsmarineamt nicht zu belasten, fand aber kein Gehör. Erst als er sich als offizieller Beauftragter zu erkennen gab, gelang es ihm, einige süddeutsche Redaktionen zu gewinnen. Für verschiedene Zeitungen verfaßten Mittelspersonen Artikel: So für die „Münchener Allgemeine Zeitung", die „Augsburger Abendzeitung", die „Neue Badische Landeszeitung" und die „Fränkische Morgenzeitung". Von gegnerischer Seite wurde auch behauptet, die „Hamburger Nachrichten" erhielten aus dem Reichsmarineamt herrührende Artikel, die den Zweck hätten darzulegen, Deutschland müsse sich eine starke Flotte schaffen, um der englischen gewachsen zu sein. Hierauf erwiderte das Sprachrohr Bismarcks, die Artikel, welche sie über Marinefragen gebracht hätte, rührten nicht von offiziöser Seite her, sondern seien lediglich der in der Bevölkerung vorherrschenden Überzeugung einer notwendigen Verstärkung unserer Flotte entsprungen [10]).

Für eine kurze Zeit trug man sich auch mit dem Gedanken, in den Kreisen der Arbeiterschaft, die der Flotte sehr ablehnend gegenüberstand, durch eine besondere Zeitung, „Der Werftarbeiter" [11]), für die Marine zu werben. Es war beabsichtigt, das Blatt von der Marineverwaltung und von anderen Mitteln zu unterstützen. Das Reichsmarineamt lehnte aber eine Beteiligung ab, da man dafür kein Geld zur Verfügung hatte. Man kann wohl sagen, daß ein solches Unternehmen vollkommen an der hetzerischen und unsachlichen Kampfesmethode der sozialdemokratischen Arbeitführer gescheitert sein würde.

Es war ein wichtiger Schritt, als Tirpitz am 17. Juni 1897 die Nachrichten-Abteilung des Reichsmarineamtes gründete. Mit der Leitung beauftragte er einen seiner getreuen Mitkämpfer, den Kapitän von Heeringen. Bei

[8]) Nach Notizen zu einem Immediatvortrage, den Tirpitz am 5. Sept. 1897 hielt.
[9]) Kehr: Schlachtflottenbau und Parteipolitik, S. 111.
[10]) Hamb. Nachr. 3. August 1897 A.A.
[11]) Frankf. Ztg. 12. Okt. 1897, 1. M.Bl.

der Propaganda dieses Nachrichtenbüros kann man zwei Richtungen unterscheiden, eine wissenschaftliche und eine populär-journalistische. Der Leiter der wissenschaftlichen Agitation war Ernst von Halle, Privatdozent der Staatswissenschaften an der Universität Berlin [12]). Ursprünglich trug er den nicht vorteilhaft klingenden Namen Levy, den er bald in von Halle umänderte. Im Sommer 1897 war er auf Empfehlung von Schmoller als wissenschaftlicher Hilfsarbeiter für das Nachrichtenbüro angenommen worden und hat bis zu seinem Tode 1908 ohne Unterbrechung die wissenschaftliche Tätigkeit des Reichsmarineamtes geleitet und am Nautikus mitgearbeitet. 1898 erhielt er eine sichere Anstellung als etatsmäßiger Hilfsarbeiter und wurde 1899 Professor der Staatswissenschaften.

Es ist das große Verdienst von Tirpitz, Denkschriften und Zusammenstellungen angefertigt zu haben, die dem Volke zeigten, einmal, wie ungeheuer seine wirtschaftlichen Fortschritte waren, ferner, daß diese Seeinteressen nicht nur beschränkte Kreise, sondern das ganze Volk aufs tiefste berührten. Man muß rückschauend heute sagen, daß jene Veröffentlichungen oder, allgemeiner gesprochen, die Popularisierung des Begriffs der Seeinteressen, eine Tat dargestellt hat, deren Folgen von höchster Bedeutung gewesen sind. Sie erst rechtfertigten in den Augen der Bevölkerung jenes Wort Wilhelms II. von der deutschen „Weltpolitik".

Das Reichsmarineamt wandte sich an viele Handelskammern und bat um Überweisung ihres Geschäftsberichtes. Dieser sollte für die Begründung des kommenden Flottengesetzes verwandt werden. Die Gegner waren hierüber sehr entrüstet und legten Verwahrung dagegen ein, daß die Handelskammern für die Propaganda benützt würden. Und ihre Erregung fand kein Ende, als sich in München die Handelskammer sogar einer Kundgebung des „Alldeutschen Verbandes" zur Verfügung gestellt hatte [13]).

Dem Flottengesetzentwurf war zur Unterstützung der Begründung im Auftrage des Reichsmarineamtes eine Denkschrift über „Die Seeinteressen des Deutschen Reiches" [14]) beigefügt. Diese gab eine reichhaltige Zusammenstellung von Angaben über Umfang und Bedeutung der Handels-, Schiffahrts- und Auslandsinteressen des Deutschen Reiches und legte die wirtschaftspolitische Tragweite der Forderungen dar. Man hielt es aber für sicherer, nach berühmten Mustern immer von neuem auf die Volksstimmung durch empfehlende Darstellung der Neuforderung einzuwirken. Diesem Zwecke diente auch die als Fortsetzung der ersten herausgegebenen Denkschrift über „Die Ausgaben für Flotte und Landheer, ihre Stellung im Haushalt der wichtigsten

[12]) Kehr: Schlachtflottenbau und Parteipolitik, S. 101/102. Diese Professur hatte Eugen Richter ihm schon im März 1898 geweissagt, als er erfahren hatte, daß er der „Nauticus" sei. (Freisinnige Zeitung 12. März 1898).

[13]) Freisinnige Zeitung 12. Nov. 1897.

[14]) Die Seeinteressen des Deutschen Reiches, zusammengestellt auf Veranlassung des Reichsmarineamtes. Session 5, 1897/98. Anlagenband 1, Nr. 5.

Großstaaten" [15]). Diese Arbeit hatte den Zweck nachzuweisen, daß unsere bisherigen Ausgaben für die Kriegsflotte hinter denjenigen der anderen Großmächte zurückgeblieben seien, während unsere Seeinteressen stark gewachsen waren.

Unter dem Titel „Altes und Neues zur Flottenfrage, Erläuterungen zum Flottengesetze" [16]) von Nauticus erschien eine nichtamtliche Schrift, welche das gesamte Material, das für die Beurteilung der Vorlage von Wert war, in sehr handlicher und übersichtlicher Weise vereinigte. Sie knüpfte äußerlich an die beiden Arbeiten der Abgeordneten Müller (Fulda) und Eugen Richter an. Die Schrift beschränkte sich aber nicht darauf, diese einseitigen Darlegungen zu widerlegen, sondern sie trug positives Material in reicher Fülle zusammen. Sie hatte dabei die Form des A.B.C.-Buches gewählt, das die politischen Fraktionen nach dem Vorbilde Eugen Richters als die handliche Form für programmatische Kundgebungen erprobt hatten. Nach dem Alphabet sind eine große Anzahl von Stichworten zur Flottenfrage zusammengestellt, die durch reiches statistisches Material erläutert werden. Diese Schrift fand einen derartigen Anklang, daß sie im März 1898 nicht nur in zweiter Auflage herausgegeben werden konnte, sondern daß noch ein zweiter Teil unter dem Titel „Nauticus, Neue Beiträge zur Flottenfrage" [17]) erschien. Dieser ergänzte den ersten in vielen wichtigen Fragen. Von besonderem Interesse waren die Ausführungen über die Arbeiterinteressen und die Kriegsmarine, über die Aufgaben der Kriegsflotte, sowie über Volkswirtschaft, Flagge und Flotte. Das war der Anfang zu dem später jährlich erscheinenden „Nauticus", einem kleinen Handbuche über allgemeine marinepolitische Fragen. Daß diese Veröffentlichungen nichtamtlichen Charakter trugen, gab der Opposition keinen so leichten Anlaß zur Gegenpropaganda.

Im Auftrage des Reichsmarineamtes, der Deutschen Kolonialgesellschaft und des Alldeutschen Verbandes erschienen sehr viele Schriften, die unter ganz verschiedenen Gesichtspunkten alle zu demselben Ergebnis gelangten. Auf das soziale Moment wurde dabei ein großer Wert gelegt, denn die Bücher waren zu ganz geringen Preisen zu erwerben. Der Geist dieser Flottenpublizistik hatte mit Bismarck nichts mehr gemein. Es war der Ausdruck einer ganz anderen Welt. Spurlos schienen die Lehren des Fürsten verhallt zu sein.

Die alten Kämpfer für die Flottenvermehrung, die sich schon zu Hollmanns Zeiten betätigt hatten, wurden hierbei mit herangezogen. An erster Stelle wären hier zu nennen: Dr. Rassow aus Elberfeld, Kapitänleutnant a. D. Wislicenus, Max Lorenz, Ernst von Halle, Dr. Paul Voigt, Fritz

---

15) Session 5, 1897/98, Anlagenband 2, Nr. 107; dem Reichstag vorgelegt am 4. Februar 1898.

16) Nauticus: „Altes und Neues zur Flottenfrage, Erläuterungen zum Flottengesetze", Berlin 1898. E. S. Mittler und Sohn.

17) Nauticus: „Neue Beiträge zur Flottenfrage", Berlin 1898. E. S. Mittler und Sohn.

Bley, Professor Busley, von Wenkstern u. a. [18]) Tirpitz zog auch Schriften des Auslandes, die zur Flottenpropaganda verwertet werden konnten, für seine Zwecke heran. Das 1889—1893 erschienene Werk des amerikanischen Admirals A. T. Mahan „Influence of Sea Power" [19]) ließ er übersetzen und den meisten deutschen Büchereien überweisen. Der Zweck dieses Werkes ist eine Untersuchung der allgemeinen Geschichte Europas und Amerikas mit besonderer Bezugnahme auf die Einwirkung der Seemacht auf den Verlauf der Geschichte. Der behandelte Zeitabschnitt umfaßt die Jahre von 1660—1783.

Aber nicht nur in Worten, sondern auch im Bild versuchte man das Volk zu beeinflussen. So stellten sich einige Firmen zur Verfügung, die Wandkarten herstellten. Eine andere Art der Agitation waren Lichtbildervorträge. Unter dem Protektorat des Reichsmarineamtes bereiste der Hofrezitator Wolfgang Neander aus Hannover [20]) verschiedene Großstädte, um für die Flottenvermehrung zu werben. Die Vorträge bestanden aus Lichtbildern über die Entwicklung der Marine vom Großen Kurfürsten an. Für die Schulen wurden besondere Kindervorstellungen veranstaltet.

Zahlreiche Deutsche aus dem Auslande wanden sich in Kundgebungen an das Reichsmarineamt, um für die Flottenverstärkung als im Interesse des Auslandsdeutschtums liegend zu werben [21]). Diese Kundgebungen stellten sich aber zum Teil als bestellte Arbeit heraus. Wie es nämlich von einigen gemacht wurde, um beweisen zu können, daß die Vorlage auch auf Wunsch der Deutschen im Auslande erfolgt sei, zeigt der Brief eines Deutschen auf der Westküste von Südamerika, der das Datum vom 2. Januar 1898 trägt: „Vor acht Tagen wurde 24 Stunden vor Abgang der Europa-Post noch schnell ein Schriftstück in der Deutschen Kolonie zur Unterschrift herumgetragen, in welchem die deutsche Regierung ersucht wird, zum Schutz der deutschen Interessen einen Kreuzer als Stationsschiff nach der Westküste Südamerikas zu schicken. Aber wir mußten natürlich mitunterschreiben, im Klub aber lachte

[18]) Die wichtigsten Schriften sind: H. Rassow, „Die moderne Flotte"; Max Lorenz, „Der nationale Kampf gegen die Sozialdemokratie"; E. v. Halle, „Die Bedeutung des Seeverkehrs für Deutschland"; Dr. Paul Voigt, „Deutschland und der Weltmarkt". Fritz Bley, „Genügt Deutschlands Wehrkraft zur See?"; Professor Busley, „Die Flotte im Kulturstaat"; von Wenkstern, „Theoretische Begründung der Notwendigkeit einer starken deutschen Flotte und eines Systems von deutschen Flottenstationen".

[19]) Mahan, Alfred Thayer, nordamerikanischer Admiral und Marineschriftsteller, 1840—1914. Sein Hauptwerk ist: „Influence of Sea — power upon History 1660—1783". (1890; Deutsch, 2. Aufl. 1898). Hans Delbrück findet das Urteil über diese Schrift überschätzt, denn abgesehen von der Unbeholfenheit seiner Verdeutschung vermag er es dem gebildeten Publikum kaum zu empfehlen (Polit. Korresp. d. Pr. Jb. März 1898, S. 567).

[20]) Germ. 14. Jan. 1898, 1. Bl.

[21]) Vgl. die Antworten der Auslandsdeutschen auf die Flottenumfrage der Münchener „Allgemeinen Zeitung" in den außerordentlichen Beilagen Nr. 22 und 23 vom 5. und 6. März 1898.

[22]) Germ. 26. Februar 1898, 1. Bl.

man darüber, denn es war kein Geheimnis mehr, daß das Auswärtige Amt in Berlin an die deutschen Vertreter geschrieben hat, . . . die Deutschen im Auslande zu veranlassen, Bittschriften einzusenden, in denen zum Schutze der deutschen Interessen um Kreuzer gebeten wird . . ." [22]) Wenn dieser Brief echt ist, bestätigte er auch die Richtigkeit der Vermutung, die Lieber am 25. Februar 1898 als Referent in der Budgetkommission aussprach, als er darauf aufmerksam machte, daß diese Auslandskundgebungen „sich zwar in naiver Weise für Erhöhung der deutschen Wehrkraft zur See aussprechen, in keiner Weise jedoch andeuten, welche Beiträge die Petenten zu den Lasten dieser Erhöhung leisten wollen oder können". Viele Petitionen vom Ausland hinterließen vielmehr den Eindruck, als ob sie in Deutschland angefertigt oder veranlaßt worden seien.

Bevor Tirpitz im Sommer 1897 mit der regen Propaganda des Reichsmarineamtes einsetzte, hatten schon einige wirtschaftliche und politische Verbände für die Flottenvermehrung in den breitesten Schichten des Volkes geworben. Die Deutsche Kolonialgesellschaft wurde im Zusammenhang mit der Flottenagitation immer mehr aus einem Verein mit dem Ziel praktischer Betätigung in den Kolonien zu einer Agitationszentrale [23]). Die Gesellschaft war 1888 durch Verschmelzung des „Deutschen Kolonialvereins" mit der „Gesellschaft für deutsche Kolonisation" entstanden. 1893 hatte sie sich zum ersten Male mit Marinefragen beschäftigt. Im Jahre 1897 setzte ein Umschwung in ihrer Flottenagitation ein. Es wurde ein besonderer Ausschuß gegründet, der die Propaganda leitete; die Zentrale blieb jedoch unsichtbar [24]). Die treibende Kraft war der Gesandte a. D. von Kusserow. Das Wachstum der Kolonialgesellschaft erhellt aus folgender Tatsache. Kurz nach der vollzogenen Verschmelzung zählte sie 108 Abteilungen und einen Bestand von 14 483 Mitgliedern, am 1. Mai 1898 hatte die Gesellschaft 274 Abteilungen und 25 000 Mitglieder [25]).

Die Werbung für die Flottenvorlage leitete sie mit einer Hauptversammlung in München am 12. Juni 1897 ein. Auf dieser wurde eine Resolution gefaßt, die etwa 1000 Zeitungen veröffentlichten [26]). Darin wurde beschlossen, aufs neue die Werbung zugunsten einer Verstärkung der Flotte aufzunehmen und zur Bestreitung der hierdurch entstehenden Ausgaben durch Aufbringung

[23]) Jahresberichte der Deutschen Kolonialgesellschaft 1898, S. 5.

[24]) Im Jahre 1897 sind durch Vermittlung der Zentrale insgesamt 152 Vorträge über die Flottenfrage veranstaltet worden. Die bedeutendsten Redner waren: M. Bahr, Schriftsteller, Charlottenburg; Graf Bernstorff, Berlin; von Brandt, Wiesbaden; Gustav Adolf Erdmann, Schriftsteller, Weißenfels i. Sa.; Max Lorenz, Schriftsteller Leipzig; Dr. G. Rassow, Oberlehrer, Elberfeld; Werner, Vizeadmiral, Wiesbaden; Weyer, Kapitänleutnant, Koblenz. (Jahresberichte der Deutschen Kolonialgesellschaft 1897, S. 50 f.).

[25]) Jahresberichte der Deutschen Kolonialgesellschaft 1897, S. 5.

[26]) Jahresberichte der Deutschen Kolonialgesellschaft 1897, S. 14. Ein ausführlicher Bericht über die auf der Hauptversammlung in München am 12. Juni 1897 stattgefundenen Verhandlungen liegt der Nr. 28 der „Deutschen Kolonialzeitung" vom 10. Juli 1897 bei.

freiwilliger Beiträge einen „Flottenerwerbungsfonds" der Deutschen Kolonialgesellschaft zu begründen. „Nicht liegt es in unserer Absicht, auf diesem Wege etwa Mittel für neu zu erbauende Schiffe aufzubringen, vielmehr soll das Ergebnis der Sammlung ausschließlich dem Zwecke dienen, der Überzeugung, daß es nur durch eine starke Flotte gelingen kann, das größere Deutsche Reich fest an unser heimisches zu gliedern, in möglichst weiten Kreisen durch Wort und Schrift Eingang zu verschaffen [27]). Der Aufruf richtete besonders an die im Auslande weilenden Deutschen die Bitte, sie durch Einsendung von freiwilligen Beiträgen zu unterstützen. Diese Resolution durchwehte ein verständiger Geist der Mäßigung. In ebenso maßvollen Grenzen hielt sich ein ähnlicher Aufruf der Kölner Ortsgruppe.

Großes Aufsehen erregte aber eine Kundgebung der Abteilung Berlin der Deutschen Kolonialgesellschaft am 15. September 1897 im Architektenhaus [28]). Daß in der gefaßten Resolution als der Zweck der Vorlage die Notwendigkeit bezeichnet wurde, eine der politischen Machtstellungen Deutschlands, seiner Stellung als zweitgrößte Welthandelsmacht und seiner kolonialen Entwicklung entsprechende Vermehrung der Kriegsflotte herbeizuführen, erregte selbst in der nationalliberalen Presse große Bedenken [29]). Sie zweifelt nicht, daß dieses Programm in einem kleinen Kreise von eifrigen Patrioten unbedingte Zustimmung findet, glaubt aber nicht, daß es Gemeingut des deutschen Volkes werden könne. Sie empfiehlt der Kolonialgesellschaft, sich eine weise Beschränkung aufzuerlegen und alles zu vermeiden, was dahin gedeutet werden könnte, daß die deutsche Marine aus dem bisherigen Rahmen einer Verteidigungsflotte heraustreten und sich zu einer Angriffsflotte entwickeln solle.

Neben der Kolonialgesellschaft trat der Alldeutsche Verband stark für die Flottenvermehrung ein. Als Vorläufer der alldeutschen Organisation war 1891 nach dem Abschluß des Sansibar-Vertrages aus Gegnern dieser Abtretung der „Allgemeine deutsche Verband" gegründet worden. Sein erster Präsident Karl Peters trat für kräftige Kolonial- und Auswanderungspolitik ein. 1893 trat der Leipziger Statistiker und Nationalliberale Abgeordnete Professor Ernst Hasse an die Spitze. 1894 nahm die Vereinigung den Namen „Alldeutscher Verband" an [30]). Von da an entfaltete sie eine rührige Werbetätigkeit, namentlich in den gebildeten Kreisen. Es verdient besonders hervorgehoben zu werden, daß der Alldeutsche Verband sich einige Jahre früher

---

[27]) Aus dem Aufruf des Komitees für den „Flottenerwerbungsfonds" der Deutschen Kolonialgesellschaft (Deutsche Kolonialzeitung, 1897, Nr. 29 vom 17. Juli 1897). Dieses Komitee hat über seine Tätigkeit einen eingehenden Bericht erstattet, der in der Nr. 14 der Deutschen Kolonialzeitung vom 7. April 1898 veröffentlicht wurde.

[28]) Kölnische Volkszeitung 15. Sept. 1897 2. Bl. A.A. Vgl. Köln. Volksztg. 16. Sept. 1897 2. Bl. A.A.

[29]) Köln. Ztg. 16. Sept. 1897 2. M.A.

[30]) Grell: Der alldeutsche Verband, seine Geschichte, seine Bestrebungen und seine Erfolge, S. 5. Über die Flottenpropaganda des Alldeutschen Verbandes siehe weiter Grell, S. 21/22.

für die Schaffung einer starken Seemacht eingesetzt hat, als dies die eigentliche politische Leitung tat [31]). Sein Berater auf diesem Gebiete war der Kapitänleutnant a. D. Weyer; Schriftführer war der bekannte völkische Verlagsbuchhändler J. F. Lehmann München.

Der Alldeutsche Verband hatte schon im Frühjahr 1897 eine planmäßige Werbung für die Vergrößerung der Flotte begonnen. So veranstaltete er in großen Städten Deutschlands mit Kapitänleutnant a. D. Weyer öffentliche Vorträge über die Flotte. Dies ist von umso größerer Bedeutung, wenn man bedenkt, daß diese Propaganda völlig unabhängig von irgendeiner Regierungsstelle unternommen wurde. Diese Werbung setzte vor der Bildung der Nachrichtenabteilung ein. Auch konnte man darin nicht ein Werk von Tirpitz sehen, weilte doch dieser zu der Zeit noch in Ostasien. Letzterer hat übrigens dem Alldeutschen Verbande nie als Mitglied angehört [32]). Er war nicht ein Freund von Fanfaren und stand seinem ganzen Charakter nach jeder Form des Chauvinismus fern. Aus durchsichtigen Gründen hat man zwar versucht, Tirpitz extreme annerionistische Anschauungen anzudichten, aber vergebens wird man in seinen Worten und Taten nach Belegen für solche Auffassungen suchen.

Durch eine Reihe von Schriften suchte der Alldeutsche Verband die Notwendigkeit einer starken Flotte allen Kreisen der Bevölkerung deutlich vor Augen zu führen. Die englische „Army and Navy Gazette" [33]) vom 21. August 1897 brachte unter der Bezeichnung „The German naval scare" (etwa „Die deutsche Flottenscheuche") eine Besprechung der vom Alldeutschen Verbande herausgegebenen Schrift „Niedergang deutscher, der Aufschwung fremder Seemacht" von Kapitänleutnant a. D. Weyer [34]). Vor der sehr eingehenden Kritik wird eine Bemerkung des französischen „Moniteur de la flotte" angeführt, in welcher die Erwartung ausgesprochen wird, daß unser Kaiser für den Aufschwung der deutschen Flotte in derselben Weise wirken werde, wie einst Colbert die französische Seemacht wiederaufgerichtet habe. Der englische Kritiker bemerkt dazu, es sei wohl hohe Zeit für eine gründliche Reform der deutschen Seemacht, doch könne nur die Zukunft lehren, ob es den rastlosen Anstrengungen des Kaisers und den Bemühungen seiner Berater gelingen werde, das deutsche Volk aus seiner apathischen Stumpfheit — apathic dulness — in Bezug auf Seemacht aufzurütteln. Es bestehe darin ein bemerkenswerter Unterschied zwischen Deutschland und England. Während bei den Deutschen die Anregung zur Vergrößerung der Seemacht von oben käme, hätte in England die Stimme des Volkes und die öffentliche Meinung dazu gedrängt. Die genannte Schrift des Kapitänleutnants a. D. Weyer wird als das beste und

---

31) Claß: Wider den Strom, S. 82.
32) Hassel: Tirpitz, S. 162.
33) Aus den Hamb. Nachr. 27. August 1897, M.A.
34) Weyer, Bruno: Der Niedergang deutscher, der Aufschwung fremder Seemacht. Herausgegeben vom Alldeutschen Verbande. München J. F. Lehmann 1897.

wirkungsvollste Mittel bezeichnet, um dem Volke die Flottenfrage klar zu machen. Hält man dieser Stellungnahme eines englischen Blattes das Urteil einer deutschen Zeitung gegenüber, so kann man wohl zustimmen, daß der oben erwähnte Unterschied zwischen Deutschen und Engländern für gewisse Kreise unseres Volkes leider zutraf. Schreibt doch z. B. die „Germania" [35]) über dieselbe Schrift: „Schon dieser Titel ist recht kindlich und spekuliert stark auf die Gutgläubigkeit des verehrlichen Publikums . . . Vielleicht veranlaßt der Alldeutsche Verband einmal die Abfassung einer Broschüre „Der Niedergang deutscher Steuerkraft". Das wäre gar kein übles Pendant!"

Neben der Deutschen Kolonialgesellschaft und dem Alldeutschen Verbande trat noch der Deutsche Kriegerbund für die Flottenverstärkung ein. So berichtete die „Germania" [36]) aus dem Saargebiet von einem Aufruf „Werbt für die deutsche Flotte". Der Bundesvorstand bittet darin um Mitteilung, welche Stellung der Verein einnehme, und ob in dem dortigen Kreisverbande eine solche Stimmung zu Mißverständnissen Anlaß geben und von den Gegnern als nicht mit den Zielen der Kriegervereine vereinbar angegriffen werden könnte. Mit dem Bestreben, für die Flotte zu werben, könnten sich die Mitglieder nur völlig einverstanden erklären. Die Linke und die Zentrumspresse waren über diese Agitation sehr ungehalten und wiesen auf ein Statut hin, wonach den Kriegervereinen die Erörterung politischer Angelegenheiten verboten sei. Mit Recht wird aber diese Flottenagitation von den „Berliner Neuesten Nachrichten" [37]) in Schutz genommen, indem das mittelparteiliche Blatt behauptet, daß die Flottenfrage keine politische, sondern eine militärische und prinzipielle Frage sei, und daß Bestrebungen solcher Art eine Aufgabe darstellten, die vollständig innerhalb des Rahmens der Kriegervereine liege.

Neben diesen Verbänden und Vereinen traten auch wirtschaftliche Gruppen in hohem Maße für die Verstärkung der Flotte ein. Den Höhepunkt dieser Agitation von wirtschaftlicher Seite bildete die Kundgebung im „Kaiserhof" zu Berlin am 13. Januar 1898. Das Ältestenkollegium der Koporationen der Berliner Kaufmannschaft hatte auf eine vom Handelstage ergangene Anfrage, ob es sich an einer Kundgebung für die Flottenverstärkung beteiligen wolle, einstimmig eine ablehnende Antwort erteilt, mit der Begründung, das sei eine rein politische Angelegenheit,

---

[35]) Germ. 7. Juli 1897, 1. Bl.

[36]) Germ. 19. Oktober 1897, 1. Bl.

[37]) Germ. 21. Okt. 1897, 2. Bl. Über die politische Einstellung der Kriegervereine gibt eine amtliche Bekanntmachung des Vorsitzenden, General von Spitz, in Nr. 53 der „Parole" gute Auskunft: „Die Vereine des deutschen Kriegerbundes, wie aller anderen deutschen Kriegerverbände, befassen sich nicht mit Parteipolitik; in ihnen ist Raum und muß Raum sein für alle monarchisch Gesinnten, welcher bürgerlichen Partei sie auch angehören. Die Vereine der organisierten Kriegerverbände haben nur einen Gegner zu bekämpfen, die Sozialdemokratie, und sie wird von den deutschen Kriegervereinen nicht als politische Partei angesehen, weil ihre Bestrebungen auf Umsturz des monarchischen Staates und der bestehenden Gesellschaftsordnung gerichtet sind". (Aus Hamb. Nachr. 13. August 1897 A.A.).

mit der es sich nicht zu befassen habe, und die den Handelstag nichts angehe [38]). Als Protest gegen diese ablehnende Stellungnahme der Berliner Kaufmannschaft wurden in einem Aufruf mit mehr als 250 Unterschriften alle Angehörigen von Handel und Industrie, von Groß- und Kleingewerbe zu einer Versammlung im Hotel „Kaiserhof" in Berlin eingeladen [39]).

Im großen Saal des „Kaiserhofes" vereinigte sich dann am 13. Januar 1898 die Deutsche Industrie, Groß- und Kleingewerbe auf Grund dieses Aufrufes zu einer machtvollen Kundgebung für die Flottenvorlage. Unter den etwa 1000 Anwesenden befanden sich Vertreter fast aller deutschen Handelskammern, zahlreicher Innungsverbände, Fraktionen des Reichstages und der beiden Häuser des Landtages und der Kolonialvereine. Alle nennenswerten wirtschaftlichen Verbände hatten Vertreter entsandt. Ferner waren eine Anzahl bedeutender Städte aus allen Teilen des Reiches durch ihre Bürgermeister vertreten, u. a. Köln, Magdeburg, Halle, Altona, Stettin, Danzig, Essen, Trier, Stuttgart und viele andere. Außerdem wohnten Hunderte im wirtschaftlichen Leben der Nation tätige Männer der Versammlung bei. Der Vorsitzende des Zentralverbandes Deutscher Industrieller, Reichsrat und Kommerzienrat Haßler-Augsburg, führte den Vorsitz. Die Hauptrede hielt Adolf Woermann-Hamburg. Als Zweck der Versammlung kennzeichnete er die Absicht, einen Protest zu erbringen gegen die Anschauung der Ältesten der Berliner Kaufmannschaft, und er wies nach, daß gar kein Gegensatz bestehe zwischen den politischen und wirtschaftlichen Interessen an der Schaffung einer leistungsfähigen Flotte. Am Schluß wurde folgende Resolution gefaßt: „Die aus allen Teilen Deutschlands heute in Berlin, Hotel „Kaiserhof", versammelten Vertreter von Handel, Schiffahrt und Industrie, von Groß- und Kleingewerbe, sprechen die Überzeugung aus, daß das Reich einer Verstärkung seiner Seemacht dringend bedarf, da dieselbe der Machtstellung des Deutschen Reichs, seinen wachsenden politischen, vor allem aber seinen gesteigerten wirtschaftlichen Interessen nicht entspricht, daß das gesamte deutsche Volk mit seiner nationalen Ehre und seiner wirtschaftlichen Entwicklung an dem Schutze der deutschen Küsten und an dem Schutze der deutschen Staatsangehörigen und der Wahrung der wirtschaftlichen Interessen im Auslande beteiligt ist. Die versammelten Vertreter von Handel, Schiffahrt und Industrie, von Groß- und Kleingewerbe erklären es hiernach als ein nationales Bedürfnis, daß die geplante Ausgestaltung der deutschen Seemacht zur Annahme und gesicherten Durchführung gelange" [40]).

Diese Kundgebung erregte großes Aufsehen. Nicht nur in den flottenfreundlichen, sondern auch in den gegnerischen Kreisen fand sie stärkste Beachtung. Auffallend an der Resolution war die Betonung der rein wirtschaftlichen Seite der Flottenvermehrung und ferner der Verzicht auf jede krän-

[38]) Frankf. Ztg. 21. Jan. 1898, 1. M.Bl. Vgl. R.W.Z. 17. Dez. M.A:
[39]) Grenzboten 1897, 4, S. 646.
[40]) Köln. Ztg. 14. Januar 1898 1. M.A.

kende und scharfe Kritik der Flottengegner, stand doch zu der Zeit die Frage des Septennats im Vordergrund der Diskussion. Die politische Bedeutung der Vorlage trat weit hinter der wirtschaftlichen zurück.

Die Beurteilung in der Presse war natürlich sehr verschiedenartig. So hielten die marinefreundlichen Blätter [41]) sie für einen glänzenden Beweis dafür, wie sehr die Regierung die Unterstützung der berufenen Vertreter des deutschen Gewerbefleißes ohne Unterschied der Parteien auf ihrer Seite habe. Wenn diese Kreise sich aber der Hoffnung hingaben, die Kundgebung werde im In- und Auslande nicht ohne Wirkung bleiben und auf den Reichstag einen Druck ausüben [42]), so überschätzten sie die Bedeutung derselben sehr. Sie hat bei der Entscheidung kaum eine Rolle gespielt. Diese lag einzig und allein beim Zentrum, und hier gaben nicht die Gründe den Ausschlag, die von dieser Wirtschaftsdemonstration ins Feld geführt wurden. Wenn Tirpitz geglaubt hatte, durch diese Versammlung der Wirtschaftsführer auf die Arbeiterschaft einwirken zu können, so verkannte er die Lage sehr. Hatte denn überhaupt eine solche Agitation Zweck, konnte sie von Erfolg gekrönt sein? Bei der Arbeiterschaft mußte sie doch an den sozialistischen Theorien abprallen. Die Linke glaubte in dieser Kundgebung wieder einen Beweis dafür zu sehen, daß die Flotte nur im Interesse des Unternehmertums liege. „Mark- und Talermillionäre besuchen diese Zusammenkunft, um sich den billigen Titel eines echten Diplomaten zu erwerben. . . . Herr Woermann hielt eine Rede, in der er mit rechtem Fleiß alles, was großkaufherrliches Interesse für neue Kriegsschiffbauten in den letzten Monaten vorgebracht hat, zusammentrug. . . . Von einem Großkaufherrn darf man ein Verständnis dafür nicht erwarten, daß eine Partei allgemeine Arbeiterinteressen über die Sonderinteressen Einzelner stellt, und noch weniger dafür, daß es für eine Nation wertvoller ist, wenn ihre Mitglieder an Kulturarbeiten statt an Kriegsrüstungswerken arbeiten . . ." [43])

Die flottenfeindlichen Kreise sahen in dieser Versammlung eine recht einseitige Demonstration ganz bestimmter Kreise unter Führung des Zentralverbandes deutscher Industrieller und unter dem Patronat flottenbegeisterter Parteien. Es wäre aber ebenso leicht möglich, aus den Kreisen von Handel und Industrie eine Kundgebung gegen die Vorlage zu veranstalten [44]). In der Tat war die Stellung der Industrie zur Flottenfrage damals keineswegs einheitlich. Einige Kreise derselben hielten sich 1897 noch etwas zurück. So hatte Krupp den Aufruf zur Kaiserhof-Versammlung nicht mitunterzeichnet. Auch brachte die industrielle „Rheinisch-Westfälische Zeitung" [45]) nur ein kurzes Referat über diese Versammlung.

---

[41]) Köln. Ztg. 14. Januar 1898, A.A.
[42]) Grenzboten 1898, 1, S. 162.
[43]) Vorw. 13. Januar und 14. Januar 1898.
[44]) Frankf. Ztg. 14. Jan. 1898 A.Bl.
[45]) R.W.Z. 14. Januar 1898.

In den Kreisen der sächsischen Großindustriellen brachte man den Marineplänen ein besonders lebhaftes Interesse entgegen [46]). Es hat vielleicht einigen Wert, die Meinung dieser Kreise kennenzulernen, denen man keine einseitige Begeisterung für den Militarismus nachreden konnte. Die sächsischen Großindustriellen hielten die Flottenverstärkung aus wirtschaftlichen Erwägungen ganz allgemein für notwendig. Vielleicht wurde es in keinem größeren deutschen Industriegebiete mehr als in Sachsen empfunden, in welchem Umfange unser volkswirtschaftliches Gedeihen von den ausländischen Märkten abhängig war, und man hielt die Gewinnung neuer Absatzgebiete für eine Lebensfrage.

Aus den Kreisen der Kölner Industrie ist ebenfalls noch über eine bedeutende Kundgebung für die Marinevorlage zu berichten [47]). Der Verein der Industriellen des Regierungsbezirkes Köln hatte an seine Mitglieder ein Rundschreiben versandt, in dem er sie zur Teilnahme an der Berliner Kundgebung aufforderte oder im Falle der Verhinderung sie um eine zustimmende Erklärung ersuchte. Daraufhin haben sich über 30 Industrielle aus dem Regierungsbezirk Köln an der Versammlung beteiligt; die übrigen abgegebenen Erklärungen bezeichneten ausnahmslos die Forderungen als das Mindestmaß des Notwendigen, wenn in der wirtschaftlichen Entwicklung Deutschlands ein Stillstand vermieden werden sollte.

Ferner traten die „Nordwestliche Gruppe des Vereins deutscher Eisen- und Stahlindustrieller", die die Großeisen- und Stahlindustrie Rheinlands und Westfalens umfaßte, und der „Verein zur Wahrung der gemeinsamen wirtschaftlichen Interessen in Rheinland und Westfalen" in bedeutenden Kundgebungen für die Flottenvorlage ein [48]). Zugleich empfahlen auch sie ihren Mitgliedern die Teilnahme an der Kundgebung in Berlin. Diese beiden Beschlüsse sind deshalb so bedeutsam, weil einmal die gesamte Eisen- und Stahlindustrie am Niederrhein und in Westfalen die Vermehrung unserer Flotte forderte, und andererseits der Wirtschaftliche Verein, der sämtliche Industriezweige von Rheinland und Westfalen umfaßte, die Verstärkung für eine Notwendigkeit hielt; beide Körperschaften betonten in erster Linie die wirtschaftliche Seite der Frage.

Es ist ein besonderes Charakteristikum der ganzen Flottenbewegung, daß die gebildetsten Männer unseres Volkes in ihr die Führung übernahmen. Auf die Mitarbeit der bedeutenden Professoren der Volkswirtschaft und der Geschichte legte das Reichsmarineamt einen großen Wert, da ja sie die berufenen Warner waren, dem deutschen Volke aus ihren Forschungen die Notwendigkeit einer starken Flotte vor Augen zu führen. Berühmte Staatsrechtslehrer erläuterten die budgetrechtliche und verfassungsmäßige Bedeutung des Gesetzentwurfes. Fast alle Nationalökonomen bis zu Brentano hin fanden sich in

46) Köln. Ztg. 10. Dez. 1897 A.A.
47) Köln. Ztg. 8. Januar 1898. 1. M.A.
48) Köln. Ztg. 4. Januar 1898 A.A.

großartiger Weise zur Unterstützung bereit, um die wirtschaftliche Tragweite der Flottenverstärkung zu beweisen. Schmoller, Wagner, Sering, Schuhmacher und viele andere wiesen nach, daß die Aufwendungen für die Flotte produktive Ausgaben seien [49]). Auf die Gefahr, die uns von England her drohte, haben gerade die Professoren aufmerksam gemacht. Der Geograph Friedrich Ratzel hob in seiner „Politischen Geographie" [50]) die Zähigkeit von Handelsvölkern in den großen wirtschaftlichen Kriegen hervor.

Von den bedeutenden Historikern lebte nach Rankes und Treitschkes Tod nur noch Mommsen, der aber, wie Tirpitz [51]) berichtet, ihm wohl Schiffe geben wollte, aber kein Gesetz. Von den jüngeren Professoren setzte sich besonders Hans Delbrück in den „Preußischen Jahrbüchern" unter der stärksten Betonung des englischen Handelsneides — wir werden noch an einer anderen Stelle näher darauf eingehen — für die Flottenverstärkung ein. Eine tiefgreifende erzieherische Propaganda ging von diesen Universitätsprofessoren aus. So kündigte Hans Delbrück für das Winter-Semester 1897/98 an der Universität Berlin anstelle eines Publikums über den Krieg von 1866 ein anderes mit dem Titel „Über das wirtschaftliche Gedeihen der Völker in der Wechselwirkung mit ihrer Kriegsverfassung und ihren Kriegstaten" an [52]). Über den Zweck dieser Vorlesung äußerte er sich, es sei eigentlich ein Kolleg über die schwebende Frage einer Vermehrung der deutschen Flotte. Schon lange sei er, angeregt durch die steten Klagen über den Militarismus und das Anwachsen der militärischen Ausgaben, der Berechtigung dieser Auffassung bei seinen historischen Studien nachgegangen und habe die Wechselwirkung von Krieg und Wirtschaft in den verschiedenen Phasen der Weltgeschichte festzustellen versucht. Die augenblickliche Flottenbewegung habe ihm nun den Anlaß gegeben, diese Studien zu einer eigenen Vorlesung auszuarbeiten. Entrüstet über diese „Vergiftung" der akademischen Jugend fragten die Freisinnigen, was man sagen würde, wenn freisinnige oder sozialdemokratische Dozenten an der Universität über schwebende Streitfragen Vorlesungen entgegengesetzter Richtungen ankündigen wollten. Auch das Zentrum [53]) zeigte sich über diese Agitation stark beunruhigt. Später wußte dann ihre Presse zu berichten, daß Delbrück geäußert habe, er behandele in dieser Vorlesung den Nutzen und Schaden des Kriegsmaterials, wie es sich nach seinen historischen Forschungen herausgestellt habe. Daß er dabei zu dem Resultate gelangt sei, eine Vermehrung der Flotte für notwendig zu halten, käme für die ganze Vorlesung selbst weniger in Betracht. Wenn er auch auf die brennende Frage einer Vermehrung der deutschen Flotte zu sprechen komme, so sei dies doch nur cum grano salis zu verstehen und bilde jedenfalls nicht das Hauptthema seines Kollegs.

---

[49]) Tirpitz, S. 95.
[50]) Ratzel, Friedr.: Politische Geographie, München und Leipzig 1897.
[51]) Tirpitz, S. 96, Anmkg.
[52]) R.W.Z. 27. Oktober 1897 A.A.
[53]) Köln. Volksztg. 28. Okt. 1897, 2. Bl. A.A. Vgl. Germ. 31. Okt. 1897, 1. Bl.

Von den Historikern hat aber Tirpitz in erster Linie Dietrich Schäfer unterstützt. Dieser war 1896 [54]) nach Heidelberg berufen worden und hatte dort vom Hochstift zu Frankfurt die Anfrage erhalten, ob er im Herbst 1897 nicht eine Vortragsreihe halten wolle. Dietrich Schäfer gab sofort seine Einwilligung dazu und als Thema wählte er sich „Deutschland zur See". Gleichzeitig faßte er den Entschluß, eine gleichlautende Schrift zu veröffentlichen. Als dann im Herbst 1897 Korvettenkapitän von Heeringen, der spätere Stabschef der Marine, ihn bat, auch für die Verstärkung der Flotte zu werben, konnte D. Schäfer ihm antworten, daß die Schrift „Deutschland zur See" sich schon im Druck befinde. Diese erschien dann noch während des Jahres 1897 und hat viel dazu beigetragen, Deutschlands maritime Aufgaben zu fördern.

Diese historisch-politische Betrachtung enthält so wichtige Lehren für die Flottenfrage, daß es angebracht erscheint, hier einige Stellen aus ihr anzuführen. „Nur wer sich Klarheit darüber verschafft, welche Bedeutung für die Entwicklung unseres Volkes und Reiches das Meer hatte, wird von fester Grundlage aus ein Urteil darüber abgeben können, welche Stellung zur See Deutschland zu erstreben und zu behaupten hat" [55]). Seine Auffassung der Hansegeschichte und des Ringens der Hansestädte um die politische Macht gab ihm die Grundlagen, aus denen er die Notwendigkeit machtpolitischer Unterbauung der deutschen Seeinteressen zu begründen suchte. Nicht die Individualität der Gegenwart mit ihren speziellen Anforderungen, sondern das für alle Staaten geltende Gesetz, daß sie Macht sein müssen, wenn sie frei sein wollen, bestimmte ihn. „Wirtschaftliche Blüte kann nur erhalten werden durch staatliche Macht" [56]). Immer wieder betonte Dietrich Schäfer, daß die deutsche Hanse nicht an der Verlegung der Handelsstraßen zu Grunde gegangen sei, da gerade der transatlantische Handel bis ins 19. Jahrhundert nur unbedeutend gewesen sei, sondern daß der Mangel an politischer Macht die wirtschaftliche Stellung der Hansa und damit des alten deutschen Reiches vernichtet habe. Das Entscheidende für den Wechsel der Rollen, der stattgefunden hatte, sei das Maß staatlichen Rückhalts, das ihre heimischen Verhältnisse gewährten, gewesen. „Ohne Verstärkung seiner Flotte war Deutschlands wirtschaftliche Weiterentwicklung in das Belieben seemächtiger Völker gestellt; England hätte ihr in jedem beliebigen Augenblick Halt gebieten können und das nicht versäumt. Wie hat es denn nacheinander die Hanse, Spanier, Niederländer, Franzosen zur Seite gedrängt? So wenig uns Abrüstung zu Lande vor französischer Revanchelust sichern können, ebensowenig Verzicht auf See-

[54]) Schäfer: Mein Leben, S. 131 f. Bei der Gründung des Flottenvereins im April 1898 trat Dietrich Schäfer diesem sofort bei und übernahm eine leitende Stellung in der badischen Abteilung. Hier gewann er Einblick in wenig erfreuliche Hergänge. So machte er die Erfahrung, daß Vereine mit rein vaterländischen Zielen allen Anlaß hatten, sich vor Elementen zu hüten, die unter tönenden Phrasen nur niedrige Gewinnsucht verdeckten (Schäfer, S. 132).

[55]) Schäfer: Deutschland zur See, Einleitung, S. 2.

[56]) Schäfer: Mein Leben, S. 131.

rüstung vor englischer Handelseifersucht. Ist es denn überhaupt denkbar, daß ein gesundes Volk sich das Maß seines Wachstums von draußen her vorschreiben läßt? Das aber mutet man dem deutschen Volke zu, wenn man ihm sagt: „Du hättest nicht mehr Schiffe bauen dürfen, als deinen Neidern gefiel" [57]). Dietrich Schäfer kam so durch das Eindringen in die Hansegeschichte zu der Erkenntnis, daß Deutschland sich eine der Bedeutung seiner Seeinteressen entsprechende Rüstung zur See schaffen müsse.

Charakteristisch für die politische Einstellung und Unsachlichkeit Eugen Richters ist sein Urteil über diese bedeutende Schrift: „Wir begreifen nicht, warum die Flottenpolitiker sich nicht auch die Geschichte der Sündflut nutzbar machen. Unzweifelhaft hätten doch viel mehr Menschen und Tiere gerettet werden können, wenn Vater Noah mehr Schiffe zur Verfügung gehabt hätte" [58]).

Einen Überblick über die innere Anteilnahme der führenden Geister aller Berufe und Stände an der Flottenvorlage gewährt die große, bleibenden Wert besitzende Umfrage, die die Münchner „Allgemeine Zeitung" veranstaltete. Sie richtete eine Rundfrage an die verschiedensten Deutschen im In- und Auslande, an die Vertreter von Kunst und Wissenschaft, des Heeres und aller Berufsschichten. Von den 1800 ausgesandten Fragebogen wurden 400 beantwortet. Die „Allgemeine Zeitung" veröffentlichte diese Antworten als außerordentliche Beilagen in 21 Nummern vom 11. Januar bis 4. Februar 1898. Am 5. und 6. März erschienen noch 2 Nachträge von auslandsdeutschen Stimmen. Die Zeitung ließ sie in Buchform erscheinen und sandte jedem Reichstagsabgeordneten ein Exemplar zu. „Mit dieser patriotischen Tat haben Verlag wie Redaktion dieses alten Blattes geradezu den Löwenanteil zu der Aufklärungsarbeit beigetragen" [59]).

Die Fragebogen hatten folgenden Wortlaut:

1.) Halten Sie eine starke Flotte im Falle eines Krieges für notwendig?
   a) Zur Verteidigung der deutschen Küsten und Häfen;
   b) zum Schutz gegen eine Blockade, im besonderen zur Offenhaltung der Verkehrswege für Ein- und Ausfuhr?
2.) Halten Sie eine starke Flotte für notwendig als Machtfaktor für die deutsche Politik, besonders auch in Europa? Wird die Bedeutung unserer Freundschaft für die Politik anderer Staaten durch die Flotte wesentlich erhöht?
3.) Halten Sie eine starke Flotte für notwendig:
   a) Zur Erhaltung und Förderung des auswärtigen Handels und der Handelsschiffahrt?
   b) Zur Wahrung und Förderung unserer gesamten wirtschaftlichen Machtstellung im Auslande?

---

57) ebenda.
58) Aus der N.A.Z. vom 23. Nov. 1897.
59) Aus dem Vorwort zu Nauticus „Altes und Neues zur Flottenfrage".

c) Zum Schutze der im Auslande ansässigen Reichsangehörigen und der deutschen Unternehmungen?

4.) Halten Sie die beabsichtigte Flottenverstärkung für vereinbar mit dem Stande der Reichs- und Staatsfinanzen?

5.) Welche Folgen würden nach Ihrer Ansicht eintreten, wenn die deutsche Küste in einem Kriege von einer feindlichen Flotte vollständig (effektiv) blockiert wäre, und Deutschland nach einem unglücklichen Kriege von der Seegeltung ausgeschlossen würde?

Auf diese Fragen schickten viele Großindustrielle, Kaufleute, Gelehrte, Beamte, Offiziere und Private Antworten ein. Besonders wertvoll sind diese als Quelle für die Ansichten der deutschen Gelehrten über die Marinevorlage. Überhaupt stehen unter den 400 Antworten die der Professoren, besonders der Volkswirte und Historiker, an erster Stelle. Diejenigen aber, die Gegner der Flottenverstärkung waren, gaben mit wenigen Ausnahmen keine Antworten [60]).

Wilhelm Wundt von der Universität Leipzig sandte folgende Antwort: „Zu einer motivierten Beantwortung Ihrer beiden ersten Fragen fehlt mir die erforderliche militärische Sachkenntnis. Daß Ihre 3. und 4. und damit selbstverständlich auch die 5. Frage auch mit Ja beanwortet werden müssen, dies scheint mir aber so einleuchtend zu sein, daß es — was darüber erörtert worden ist — meiner eingehenden Begründung überhaupt nicht mehr bedarf. Nach meiner Überzeugung kann sich heute nur noch die traurigste Parteiverblendung gegen die unbedingte Notwendigkeit einer starken, die Reichsangehörigen im Auslande, den deutschen Handel und die deutschen Kolonien schützenden Flotte verschließen. Wer das Reich will, muß die Flotte wollen. Darum steht in diesem Augenblick nach meiner Überzeugung diese Frage vor jeder anderen. Sollte es zu einer Auflösung des Reichstages kommen, so würde hinter ihr jede Parteiparole zurücktreten müssen".

Von den Historikern ist die Antwort von Hans Delbrück sehr bemerkenswert, da dieser später seine Ansicht grundlegend geändert hat. Seine Darlegung lautete: „Als Herausgeber der „Preußischen Jahrbücher" bin ich seit lange (m) auf das Entschiedendste für den Ausbau unserer Flotte eingetreten. Besonders wichtig für das Verständnis der Frage scheint mir der Umstand, daß in unseren auswärtigen Verhältnissen eine Wandlung eingetreten ist, die man vor 10 oder 20 Jahren noch kaum vorauszusehen vermochte. Der ungeheuere Aufschwung unserer Industrie und unseres Handels hat im englischen Volke fast plötzlich die merkantile Eifersucht gegen Deutschland erweckt. Früher durfte man einigermaßen darauf rechnen, daß bei einem Kriege des Dreibundes gegen den Zweibund England, wenn auch nicht auf unserer Seite stehend, doch eine wohlwollende Neutralität gegen uns beobachten würde. Diese Anlehnung haben wir für alle Zeiten verloren; wir müssen suchen, uns im Falle eines

[60]) Das Folgende nach den außerordentlichen Beilagen der Münchener „Allgemeinen Zeitung" vom 11. Januar — 4. Februar 1898.

Krieges auch bei einem mißwollenden England durch eigene Kraft die freie Fahrt ins Weltmeer um Schottland herum offen zu halten. Ein Bündnis zwischen Rußland, Frankreich und England ist nicht zu besorgen. Nicht weniger notwendig ist uns der Besitz einer Flotte für den Fall, daß der Handelsneid England geradezu einmal zum Angriff gegen uns treiben sollte. Dieser Fall ist keineswegs ausgeschlossen. Sehr viele Kriege sind in der Weltgeschichte aus diesem Motiv entsprungen, und ein so ernstes Blatt, wie die Londoner „Saturday Review", hat ihn bereits ganz offen verlangt: Ein Export von 4 Milliarden sei einen Krieg wert. Mit unseren eigenen Schiffen der englischen Flotte zu widerstehen, haben wir allerdings keine Aussicht. Aber eine auch nur mittlere Flotte macht uns auch gegen England bündnisfähig; selber im Besitz von Kriegsschiffen, würden wir leicht den Genossen finden, der bereit wäre, sich mit uns gegen England zu vereinigen. Schon die bloße Existenz einer genügenden deutschen Flotte würde wahrscheinlich hinreichen, sowohl den Zweibund wie England vom Angriff auf uns abzuhalten; niemals mehr als hier ist der Satz berechtigt, daß die Kriegsrüstung den Krieg verhindert. Die vorstehende Betrachtung führt zu dem Schluß, daß die eigentliche Schlachtflotte für uns noch wichtiger ist als die Kreuzerflotte" [61]). Von den Historikern hatte auch Erich Marks sich für die Flottenvermehrung ausgesprochen. Er vertrat dabei den Standpunkt Dietrich Schäfers: „ . . . Da kann ich nur antworten, daß ich auf alle Ihre Fragen von 1 – 4 mit unbedenklichem Ja antworte. Dahin führt mich alles, was ich von der Gegenwart wie von der deutschen Vergangenheit und ihren Lehren weiß. Dietrich Schäfer hat die Tatsachen und die Überzeugungen, die sich dem Historiker aufdrängen, in seiner Flugschrift fest, warm und einleuchtend und, wie ich glaube, völlig unwiderleglich formuliert. Die ganze Geschichte unseres Wohlstandes und unserer Macht steht auf seiner Seite; alle Erfahrungen nach außen und nach innen hin, die Preußen und Deutschland in unserem Jahrhundert auf dem Gebiete des Heerwesens gemacht haben, kämpfen, mahnend und warnend, für das Flottengesetz. Der Historiker begreift nicht, wie man sie überhören könnte".

[61]) Die Entstehung der Delbrück'schen These von dem Überfall aus Handelsneid kann man deutlich verfolgen. Am 24. Okt. 1897 (Polit. Korresp. d. Pr. Jb. Bd. 90, S. 369) forderte er den Bau der Flotte, damit Deutschland gegen Frankreich und Rußland das Seegleichgewicht halten könne. In der Flottenumfrage und Pr. Jb. Bd. 90, S. 569 ist die Aufgabe der Flotte gegen England gerichtet. Der Artikel der „Saturday Review", den er anscheinend erst nach dem 24. Oktober 1897 gesehen hat, hatte ihn anders gestimmt. Politisch bedeutsam ist nicht seine spätere Ansicht, sondern diejenige, die Delbrück in seiner Zeitschrift im Augenblick der Entscheidung ausgesprochen hat. Damals hat Delbrück die Flotte als Schutz gegen den englischen Handelsneid angesehen. Nach dem Kriege hat er seine These von dem Handelsneid widerrufen und den deutschen Flottenbau, nicht den Wirtschaftsneid, als Grund der Feindschaft bezeichnet. (Kriegsschuldfrage Bd. 2, 1924, S. 201 f.) Bd. 3, 1925, S. 228, 412 und 552 f und Pr. Jb. Bd. 133 S. 377) jetzt in „Vor und nach dem Weltkriege", Berlin 1926, S. 53.

In ähnlichem Sinne traten für die Flottenverstärkung ein: Hermann Grimm, Eduard Meyer, Lujo Brentano, Ratzel, Adolf Wagner u. a. Verschiedene Professoren der Volkswirtschaft begegneten sich immer wieder in dem Gedanken, daß eine langdauernde Blockade Deutschlands und gar der Ausschluß von der Seegeltung Millionen von Arbeitern brotlos machen müsse.

Eine bedeutungsvolle Antwort sandte der Nationalökonom Professor Dr. C. J. Fuchs-Freiburg. Er beweist, daß die Verstärkung unsere Flotte für jeden wirtschaftspolitischen Standpunkt notwendig ist; zugleich macht er in energischer Form darauf aufmerksam, daß wir auch noch andere überseeische Interessen zu schützen haben. „Aber ich kann diesen Nachweis der unbedingten volkswirtschaftlichen Notwendigkeit der Flottenvermehrung nicht schließen, ohne dem Bedauern Ausdruck zu geben, daß er überhaupt nötig ist. Sind wir denn wirklich ein solches Krämervolk geworden, daß wir bei allem fragen müssen: Was bringt es ein? Was für wirtschaftliche, was für Geldinteressen stehen in Frage? Schlägt uns denn das Herz nicht mehr höher bei Taten, die zum Ruhm unseres Vaterlandes gereichen, ohne etwas einzubringen, und packt uns der Zorn nicht mehr, wenn bloß unsere Ehre angegriffen wird und nicht die wirtschaftlichen Interessen? Sind wir schlimmer geworden als die Engländer, die wir so gern als Krämervolk bezeichnen, und die doch gerade ein so starkes Gefühl für die nationale Ehre besitzen, die alle kleinlichen Parteirücksichten beiseite setzen und wie ein Mann sich erheben, wo diese nationale Ehre verletzt, wo ein britischer Bürger irgendwo in der Welt in Gefahr ist, gleichviel wie viel Pfund Sterling er repräsentiert? Das ist es, was uns fehlt, und was diese Bewegung für die Flotte uns geben muß und hoffentlich geben wird: Nicht nur das Verständnis für die wirtschaftliche Notwendigkeit einer Verstärkung unserer Seemacht, sondern vor allem den hochgespannten Nationalstolz, das feine leichtverletzliche nationale Ehrgefühl, weit entfernt doch von beschränktem, sich selbst überhebendem Chauvinismus, die Erkenntnis, daß es noch eine andere Ehre gibt für unser Volk, als daß unser Handel den aller anderen Länder an rascher Entwicklung schlägt . . . Das ist es, was not tut: etwas weniger kritikloser Stolz auf unsere kommerzielle und industrielle Überlegenheit, die zum Teil gar keine ist, und mehr Empfindung für politische und nationale Ehre, daß das Wort: „Ich bin ein Deutscher" in der Welt dieselbe Geltung erlangt wie einst das „Civis Romanus sum" und heute das „I am a Britisch subject". Dazu aber brauchen wir — wie auch unsere Wirtschaftspolitik sich gestalten möge — eine starke Flotte".

Recht bemerkenswert ist eine Antwort des Professors Dr. E. Steinmeyer von der Universität Erlangen, der an der ganzen inneren Entwicklung folgende bezeichnende Kritik übt: „. . . Ich könnte nur von meinem subjektiven Standpunkt als deutscher Gelehrter und Angehöriger einer deutschen Universität dem Stoßseufzer Ausdruck geben: was könnte nicht alles für die deutschen Universitäten, die oft jahrelang um wenige tausende von Mark petitionieren müssen, geschehen, und welcher Gewinn könnte der Bildung Deutschlands zugeführt werden, wenn der Kostenbetrag auch nur eines ein-

zigen Panzerschiffes unter die deutschen Hochschulen zur Verteilung gelangte".

Eine beachtenswerte Antwort sandte Max Weber, der die Flottenvermehrung aus den Zusammenhängen der inneren Politik heraus zu erklären versuchte: „Wenn nun angesichts der Selbstverständlichkeit dieser Entwicklung, die uns stets erneute militärische Opfer im Interesse unserer Zukunft, für welche wir, als eine große Nation, unseren Nachfahren vor der Geschichte verantwortlich sind, näherlegen wird, sich trotzdem auch hier im Südwesten ein verhängnisvoller Mangel an Verständnis dafür gerade in breiten bürgerlichen Kreisen zeigt, so darf zur Erklärung dessen Verschiedenes nicht vergessen werden. Zunächst, daß die Art des Regimes in Deutschland in den letzten 20 Jahren halbcäsarisch, halb „patriarchalisch", neuerdings überdies durch eine spießbürgerliche Furcht vor dem roten Gespenst verzerrt, das Gegenteil politischer Erziehungsarbeit an der Nation gewesen ist. . . Eine ostentativ „gefällige", die errungenen Lorbeeren schonende, allen überseeischen Expansionsgedanken ersichtlich abholde Politik, wie sie nach 1870 begann, konnte der Entwicklung des Interesses an der Flotte gewiß nicht förderlich sein. Noch weniger kann dies in der Gegenwart eine Wirtschaftspolitik, welche sich von der allmächtigen agrarischen Frage beherrschen läßt! Es ist begreiflich, daß zwischen dem Streben nach maritimer Macht und einer Politik, die Deutschlands kommerzielle Machtstellung teils schon geschädigt hat, teils preiszugeben sich bereit zeigt, ein Widerspruch gefunden wird. Nicht eine mit antikapitalistischen Schlagworten operierende Politik selbstgenügsamer sogenannter Sammlung, sondern allein eine entschlossene Durchführung der Konsequenzen unserer kraftvollen bürgerlich-gewerblichen Entwicklung — ohnehin die auf die Dauer allein mögliche Wirtschaftspolitik im Zeitalter des Kapitalismus, mag man ihn nun lieben oder hassen — kann für die bürgerliche Klasse dem Verlangen nach Macht zur See einen Sinn verleihen. Zum Schutz der Grundrente bedarf es keiner Flotte".

Von den bedeutenden Führern der Wirtschaft traten für die Flottenvermehrung ein: Albert Ballin, der Direktor der Hamburg-Amerikalinie, und E. Rathenau, der Generaldirektor der A.E.G. Krupp beantwortete alle Fragen mit einem einfachen „Ja".

Von den wenigen Antworten, die gegen die Flottenverstärkung Stellung nahmen, sei hier die von dem Tagesschriftsteller Maximilian Harden erwähnt. „Zu 2. Nein. Ich glaube, daß an dem Tage, wo unser Schiffsbestand die heute erstrebte Höhe erreicht haben wird, durch die Bemühung anderer Staaten und Staatengruppen das alte, bis jetzt bestehende Machtverhältnis wiederhergestellt sein wird. . . . Zu 3a. Nein. Großkaufleute, Reeder und Exporteure werden sich natürlich über jede Verstärkung der Flotte freuen, aber notwendig scheint mir diese Verstärkung für die Erhaltung und Förderung des auswärtigen Handels nicht.

Zu 3b. Unsere wirtschaftliche Machtstellung im Auslande hängt von den Leistungen unserer Industrie, von der Tüchtigkeit unserer Kaufleute und von der politischen Geltung ab, die das Deutsche Reich im Sinne des Auslandes

genießt. Daß für beide Momente hier die Zahl unserer Schiffe nicht von entscheidender Bedeutung scheint, habe ich schon gesagt.

Zu 3c. Dazu wird eine „starke" Flotte kaum nötig sein. . . . Der — im allgemeinen imponderable — Wert solcher Schaustellungen kann unter Umständen beträchtlich werden, allzu hoch sollte man ihn aber nicht schätzen.

Zu 4. Ja. Ich glaube, das kann nur von Leuten bestritten werden, die nicht imstande sind, durch den Geldschleier zu blicken und die in jedem Finanzminister noch immer den bösen schwarzen Mann sehen, der den Steuerzahlern die Markstücke auspreßt, um sie grinsend in seinem Säckel zu bergen . . ." Bezeichnend für die ganze Einstellung dieses Schriftstellers ist das Schlußwort: „Ich glaube — um zu resumieren — nicht, daß sachliche Gründe zu einer leidenschaftlichen Opposition gegen das Flottengesetz berechtigen; aber ich glaube ebensowenig, daß die Annahme dieses Gesetzes eine wesentliche Stärkung der deutschen Macht, des deutschen Ansehens, der deutschen Sicherheit bedeuten würde".

Nach dem Beispiele der Münchener „Allgemeinen Zeitung" hatte auch die Handels- und Gewerbekammer zu Dresden eine Umfrage an ihre Mitglieder über die geplante Vermehrung der deutschen Kriegsflotte veranstaltet. Die Antworten liefen in ebenso großer Zahl ein und traten mit erdrückender Mehrheit für die Vorlage ein.

Verschiedene Zeitschriften setzten sich mit aller Kraft für den Flottenbau ein. In sozialer Hinsicht war aber der Leserkreis derselben ziemlich beschränkt. Darin, daß sich die Flottenagitation vor allem an die Gebildeten wandte, lag überhaupt ein rückweisendes Moment der ganzen Bewegung. Die „Preußischen Jahrbücher" unter Hans Delbrücks Leitung trieben eifrige Flottenagitation. Ebenso warben die „Grenzboten" in den Kreisen des gebildeten Bürgertums für die Flottenverstärkung. In die breite Masse des Bürgertums gelangten die „Alldeutschen Blätter", die als Zentralorgan einer Kampfbewegung und als Propagandamittel für deren Ziele vielfach kostenlos verbreitet wurden. In der „Zukunft" billigte Maximilian Harden lange Zeit den Flottenbau nicht, obwohl er Karl Peters und anderen Freunden der Marine mehrfach in seiner Zeitschrift Raum gab. Er glaubte, daß „der Wert unserer Freundschaft stets in der Schlagkraft unseres Heeres beruhen werde" [62]), und daß wir England mit unserer Flotte nie gefährden könnten. Auch der Freisinnige Dr. Barth trat in seiner „Nation" für die Vermehrung der Flotte ein, wenn er auch die Rechte des Reichstags gewahrt wissen wollte.

Gewisse Flottenschwärmer bemühten sich mit wachsendem Eifer und Erfolg, den grundsätzlichen Gegnern den Kampf gegen die Marineverstärkung zu erleichtern und die lauen Freunde abzuschrecken, statt sie zu gewinnen. Dadurch boten sie der Opposition eine breite Angriffsfläche. Man kann nicht sagen, daß die Marinefreunde inner- und außerhalb der Regierung immer mit Geschick und Glück gearbeitet haben. Besondere Übertreibungen unter-

[62]) Zukunft, 1898, 26. Februar.

liefen einigen Heißspornen der Deutschen Kolonialgesellschaft und des Alldeutschen Verbandes, und selbst marinefreundliche Kreise waren über solche Entgleisungen entrüstet [63]). Zwar blieben auch die Gegner nicht müßig. Ihre Zeitungen verschmähten kein Mittel, die Vorlage herabzusetzen. Aber die kraftvolle Bewegung schöpfte gerade aus den feindlichen Schriften immer neue Beweismittel, immer stärkere Anregungen.

Eugen Richter, der Führer der Freisinnigen Volkspartei, war der geistige Mittelpunkt aller Flottengegner, denn von ihm ging das Gespenst von den „uferlosen" Plänen aus. Seine blendenden Schlagworte wurden von der gesamten Opposition und selbst von denen, die der Marine an sich nicht feindlich gegenüberstanden, nachgesprochen. Er hatte so mit den Flottenschwärmern leichtes Spiel, wenn er auch der Wahrheit ebenso wenig nahekam wie verschiedene Heißsporne der Marine. Seine Agitation begann, nachdem der zurückgetretene Admiral Hollmann die Übersicht eines Beamten über den Ersatzbau der Flotte der Budgetkommission vorlegte. Als Tirpitz [64]) im Frühjahr 1897 den Rückberufungsbefehl aus Ostasien bekam, teilten ihm in Amerika Journalisten mit, Eugen Richter habe in den Zeitungen bereits gegen ihn als den künftigen Staatssekretär geschrieben. Er griff Tirpitz also an, als er ihn noch garnicht kannte. Er wartete die Vorlage der Regierung nicht ab, sondern warnte schon vorher vor „uferlosen" Plänen. Eugen Richter bildete deshalb auch den Hauptpunkt, auf den die Kritik aller Flottenfreunde abzielte. Das Reichsmarineamt nahm seine Opposition so ernst, daß es ihn in seinem eigenen Wahlkreis Hagen zu treffen suchte. Gegen ihn wurde das Prinzip des Totredens angewandt, während die sozialistische Opposition totgeschwiegen wurde. Auf fast jedes neue Schlagwort seiner „Freisinnigen Zeitung" antwortete die „Norddeutsche Allgemeine Zeitung" mit scharfen Entgegnungen [65]). Besonders zog die Norddeutsche Allgemeine Zeitung noch einige Tage vor Veröffentlichung der Vorlage mit Richters Schlagworten ins Gericht. Diese negierende Zeitungsagitation ist der Sache selbst insofern von Nutzen gewesen, als sie unaufhörlich das Interesse der öffentlichen Meinung an den kommenden Dingen schürte und so eine allgemeine Anteilnahme bei Gegner und Freund weckte, wie sie in diesem Grade der deutschen Kriegsmarine nie zuteil geworden war.

Richter beurteilte die Vorlage, auch als er sie überhaupt noch nicht kannte, allein vom innerpolitischen Standpunkte aus. Er liebte es nicht, in seinen Aufsätzen und Reden große Linien zu ziehen, weder nach vorwärts noch nach

---

[63]) So spricht die Köln. Ztg. vom 18. Juli 1897 von den „Weltmachtsplänen phantasievoller alldeutscher Schwärmer am heimischen Herd". Auch die „Deutsche Tageszeitung" und die „Kölnische Volkszeitung" vom 24. August 1897, 2. Bl. A.A. sind über diese Übertreibung ungehalten. Vgl. Köln. Ztg. 27. Sept. 1897, M.A. und Germ. 10. Okt. 1897, 1. Bl.

[64]) Tirpitz: S. 79.

[65]) Gesammelt sind diese Entgegnungen in „Zum Flottengesetz, Entgegnungen der Norddeutschen Allgemeinen Zeitung", Berlin 1898.

rückwärts. Er fand Widersprüche zwischen den verschiedenen Denkschriften und zwischen den Äußerungen, die Minister oder Staatssekretäre in diesem und jenem Jahre getan hatten. Er arbeitete stets mit einem ungeheueren Aufwand an Zahlenmaterial. Richter lebte noch ganz in den Ideen einer absterbenden Generation und war deshalb mit all' seinem Fleiß, seinem Wissen und seiner Begabung auf einen verlorenen Posten gestellt, wo er wohl Schaden anrichten, niemals aber zu wirklichem Erfolge gelangen konnte [66]). Eugen Richter fühlte selbst, daß sein Kampf gegen die Flotte unzeitgemäß war. Als Bülow ihm bei den Beratungen über das Flottengesetz vorhielt, er müsse doch eigentlich für die Flotte stimmen, da sie eine alte liberale Forderung sei, erwiderte er: „Sie mögen Recht haben. Ich bin aber zu alt, ich kann die Wandlung nicht mehr mitmachen" [67]). Über den Redner Richter schreibt Bülow: „Er sprach mit einem langen Zettel in der Hand, auf dem er nicht nur Stichworte, sondern auch Witze notiert hatte, die er machen wollte. Es war ihm schon vorher im Gesicht anzusehen, wenn ein Witz kommen sollte. Derselbe Witz wiederholte sich zu häufig. So pflegte er bei jeder Etatsdebatte mit einem boshaften Blick auf die Ministerbank den Vers aus dem 103. Psalm zu zitieren. Eugen Richter erinnerte unwillkürlich an jene Professoren, deren Zuhörer schon im voraus den nahenden Witz ahnen, der sorgfältig im Manuskript des Redners verzeichnet ist, damit der Hörer nachher umso besser sieht, daß der Professor nichts sagt, als was im Buche steht" [68]).

Das A.B.C.-Buch [69]) von Eugen Richter enthielt nichts Neues über die Flottenfrage, denn die Artikel hatten meistenteils vorher in der „Freisinnigen Zeitung" gestanden. Das Buch behandelt und erklärt in einem Text von 415 Seiten in alphabetischer Reihenfolge Bezeichnungen, Streit- und Einzelfragen. Es ist ein Nachschlagebuch zur schnellen Orientierung über statistische Verhältnisse. Wie in seinen Reden, so drängte Richter auch in diesem Buch die Interessen der Steuerzahler in den Vordergrund und suchte durch riesige Zahlen den Bürger zu erschrecken und ihm zu beweisen, daß man dem Deutschen mehr Lasten aufbürde als in anderen Staaten.

Der Haupteinwand, den die Opposition gegen die Flottenvermehrung erhob, war, wir erreichten durch Vermehrung unserer Streitkräfte nur eine umso größere Verstärkung der feindlichen Flotte: Das sei eine „Schraube ohne Ende". So schrieb die Freisinnige Zeitung [70]) am 11. März 1898 unter Sperrdruck: „Die ewige Schraube. Wie vorauszusehen war, folgt jetzt Rußland, dessen Ostseeflotte bisher der deutschen Flotte nachstand, dem Beispiel Deutschlands in der Flottenverstärkung nach. Ein Ukas vom 10. März an den

---

66) Deutsches Wochenblatt 1897, S. 594.

67) Bülow: Deutsche Politik, S. 133. „Richters Haltung gegenüber dem Imperialismus war in der Tat ebenso unzeitgemäß wie sein hartköpfiger Individualismus (Gooch „Deutschland", S. 55).

68) Bülow: Denkwürdigkeiten, Bd. 1, S. 201.

69) Richter, Eugen: Politisches A.B.C.-Buch, Berlin 1898, Verlag Fortschritt.

70) Das Folgende nach Nauticus „Neue Beiträge zur Flottenfrage", S. 98/99.

Finanzminister befiehlt demselben, aus den freien Barbeständen der Reichsrentei 90 Millionen Rubel für Schiffsbauten als außerordentliche Ausgaben für 1898 einzustellen". Aber schon nach 2 Tagen, am 13. März, kam die „Freisinnige Zeitung" durch fremde Belehrung zur Einsicht, indem sie schrieb: „Anknüpfend an die Meldung, daß England in Peking nachdrücklich Einspruch gegen die Abtretung Port Arthurs an Rußland eingelegt habe, erinnert der „Standard" daran, daß 2 Tage nach Übergabe des englischen Einspruchs der Ukas des Zaren erschien, der die Ausgabe von 90 Millionen Rubeln für den Bau neuer Kriegsschiffe verfüge. Lese man die Aufforderung an die Mandarinen im Lichte der schnellen Entschließung, die an der Newa erfolgte, so werde man fühlen, daß die Zeit sich nähere, wo die Meinungsverschiedenheiten durch die Berufung an die Waffen beglichen werden müssen". Die „Freisinnige Zeitung" sah also ihren Fehler ein und suchte ihn, freilich mit großer Schonung gegen sich selbst, wieder gutzumachen. Immerhin läßt sich aber nicht leugnen, daß die Russen in diesem Falle die Bedeutung der Seemacht mit größerem Verständnis aufgefaßt haben, denn über denselben Erlaß berichtete die „St. Petersburger Zeitung" vom 28. Februar (12. März): „. . . Er wird von unserer Presse mit einmütiger Begeisterung aufgenommen". Aus der „Nowaje Wrenja" übersetzt dasselbe Blatt: „Gerade die Ausgaben für die Flotte, wie ungeheuer sie auch dadurch erscheinen mögen, daß sie auf einmal gemacht werden, bezeichnen eine Fürsorge für den Frieden und die feste Zuversicht, daß er — besonders in Europa — erhalten bleibe. . . Das Marineseptennat in Deutschland, der Schritt, den Rußland jetzt getan, und Frankreichs budgetmäßige Anweisungen für die Marine, sie alle bezwecken die Herstellung des Gleichgewichts in den Angelegenheiten außerhalb des europäischen Kontinents . . ."

Aus den Kreisen der Gegner erschienen von namhaften Abgeordneten Broschüren, die gegen die Flottenvermehrung Stellung nahmen. Der Zentrumsabgeordnete Richard Müller (Fulda) veröffentlichte einen „Beitrag zur Kritik des Flottengesetzentwurfes" unter dem Titel „Kann die Marinevorlage vom Reichstage angenommen werden?" [71]) In dem Vorwort versichert er ausdrücklich, daß er in die Polemik für oder gegen nicht eingreifen wolle, und daß kein Reichstag einer Verstärkung der Marine so geneigt gewesen sei wie der gegenwärtige. Wenngleich er die Unrichtigkeiten, Widersprüche und Übertreibungen, welche in der bisherigen Agitation zutage getreten waren, rückhaltlos kritisiert, so spricht sich der Verfasser nicht gegen eine Vermehrung der deutschen Flotte aus, doch läßt er durchblicken, daß ihm eine Verstärkung der Kreuzer sympathischer sei als die der Schlachtflotte. Obwohl die durch die Vorlage bedingte Erhöhung der Ausgaben rückhaltlos dargelegt wird, sieht

[71]) Müller, Richard: Kann die Marinevorlage vom Reichstag angenommen werden? Ein Beitrag zur Kritik des Flottengesetzentwurfes, Köln 1898, J. P. Bachem (Heft 3 der „Sozialen und politischen Zeitfragen", zwanglose Hefte, herausgegeben von Mitgliedern der Zentrumsfraktion). Vgl. die Besprechung der Germ. vom 19. und 23. Januar 1898, 1. Bl.

der Verfasser doch die Möglichkeit der Deckung ohne neue Steuern für gegeben an, weil die Kosten sich erst in 2 bis 3 Jahren namhaft erhöhen, und er bis dahin mit Aufhebung der Zuckerprämien ohne Ermäßigung der Gebrauchsabgabe rechnet [72]). Sein Hauptbedenken ist zweifellos die Wahrung des Etatsrechts. Zum Schluß stellt Müller die Frage: „Wird die Marinevorlage vom Reichstag angenommen werden?" und der Verfasser beantwortet sie mit „Quien Sabe" („Wer weiß?") [73]). Müller (Fulda) und Eugen Richter setzten den Angriff an den schwächsten Punkt an, den die Stellung der Regierung bot. Mit Scharfsinn und großer Breite wurden vor allem die Widersprüche hervorgehoben, die zwischen der Vorlage und früheren Denkschriften bestanden. Auch Fürst Bismarck wurde als Eideshelfer herangezogen.

Die Zentrumspartei hielt es für zweckmäßig, den Eindruck der Müllerschen Schrift abzuschwächen. Aus diesem Grunde ließ der Parteiführer Dr. Lieber die Broschüre sofort aus der Liste der offiziellen Schriften streichen und zu einer Privatarbeit erklären. Dadurch sollte die Partei in keiner Weise als gebunden erscheinen [74]). Diese Taktik wurde von den „Grenzboten" [75]) äußerst scharf verurteilt: „Als ob man solche Schwächen dem Ultramontanismus noch zutrauen könnte! Aber man rechnet auf die Schwäche der Regierung Sie muß gezwungen werden, die rettende Hand des Zentrums hilfesuchend zu erfassen, damit der deutsche Michel auch das noch glaubt, wenn er es hört oder liest: Dem Papst in Rom verdankt der Kaiser seine Schiffe. Diesen Dank gilt's, der welschen Pfaffheit zu sichern, und deutsche Freiherrn geben sich zu solchem Handel her".

Unter dem Titel „Marineforderungen, Kolonialpolitik und Arbeiterinteressen" von „Parvus" [76]) wurde auch von sozialdemokratischer Seite die Vorlage eingehend besprochen. Die Grundlage, auf der „Parvus" sein Urteil über die Marinepolitik aufbaut, ist dieselbe, mit der die Sozialdemokratie überhaupt stand und fiel: Daß sie grundsätzlich die politische Macht und das politische Gedeihen für die soziale Revolution preisgibt. Nach Parvus Ansicht sind Deutschlands Küsten gegen feindliche Landungsversuche vollkommen sicher [77]). Eine Kriegsmarine würde dem Volke teuerer zu stehen kommen, als wenn die gesamte Handelsflotte vom Feinde in den Grund gebohrt würde. Die Reeder, die Export- und Importgeschäfte sollten diese „Versicherungsprämie" selbst bezahlen [78]). Deutschland solle England die Kosten des Seekrieges überlassen, um selbst auf dem Festlande die Hände frei zu halten, statt

---

72) Müller, Richard: Kann die Marinevorlage angenommen werden?, S. 67–75.
73) Müller, Richard: Kann die Marinevorlage angenommen werden?, S. 79.
74) Grenzboten, 1898, 1, S. 215.
75) Grenzboten, 1898, 27. Januar, S. 213 f.
76) Parvus: Marineforderungen, Kolonialpolitik und Arbeiterinteressen, Dresden 1898. Verlag der Sächsischen Arbeiterzeitung.
77) Parvus: Marineforderungen, Kolonialpolitik und Arbeiterinteressen, S. 15.
78) ebenda, S. 16.

Rußland als „Hausknecht" zu dienen. Ganz scharf geht Parvus gegen die Behauptung vor, die Arbeiter fänden durch den Schiffsbau erwünschte Arbeitsgelegenheit. Das Grundübel der Ausbeutung der Massen müsse zu einer grundlegenden Umwälzung der Verhältnisse führen. „Entweder soziale Reform und soziale Revolution, oder Weltkrisis und soziale Revolution! So steht die Entscheidung. Die Regierung und das Kapital wählen den letzten Weg. Wir stehen vor ereignisschweren Tagen!" [79])

[79]) ebenda, S. 35.

V. Kapitel.

Die Haltung der Regierung.

Es erhebt sich nun die Frage: Welche Haltung nahm die amtliche Leitung der deutschen Politik diesen Plänen Tirpitz' gegenüber ein und was erwartete sie vom Flottenbau? Es war zweifellos in erster Linie der Kaiser, der auf den Bau einer starken Kriegsflotte hindrängte. Schon als Prinz hatte er sich für die Seemacht interessiert. Beim Regierungsantritt hatte er den Vorsatz, die Flotte dem Heere gleichwertig zu machen. Er beschäftigte sich mit der Entwicklung der Seemächte, ließ die Schiffsbautechnische Gesellschaft gründen, nahm an ihren Aussprachen teil, zeichnete Entwürfe und stellte Flottenpläne auf. Der Kaiser pflegte von der Flotte als von seinem Lebenswerk zu sprechen. Er trat unablässig für eine Vermehrung unserer Seemacht ein, aber bis 1897 fast ohne jeden Erfolg. Der Kaiser stieg selber in die Arena hinab, um als maritimer Erzieher seines Volkes zu wirken. Nie verfehlte er eine Gelegenheit, die Nation für die Idee der größeren Flotte zu gewinnen. Er wurde ein eindrucksvoller, wenn auch nicht immer klarer Vorkämpfer seiner Pläne.

Auch die Gymnasiasten wurden auf die Bedeutung der Flottenfrage hingewiesen. So sagte der Kaiser dem Professor am Kasseler Friedrichs-Gymnasium: „Schärfen Sie nur der Jugend ein, daß eine tüchtige Flotte für das Deutsche Reich eine Lebensbedingung ist" [1]). Einen Tag später ließ der Kaiser durch den Regierungspräsidenten dem Direktor des Gymnasiums für die Lehrer- und Schülerbibliothek je ein Exemplar des Werkes von Wislicenus, „Deutschlands Seemacht", überreichen. Die Sozialdemokraten [2]) waren über diese „Vergiftung" der deutschen Jugend sehr entrüstet und glaubten, die geistreiche Bemerkung machen zu müssen, auf den Ausgang der nächsten Wahlen dürfte diese Agitation noch nicht von bemerkenswertem Einflusse sein. Zur Werbung für den Flottengedanken in der Schule bemerkte die „Frankfurter Zeitung" [3]), ein derartiges Hineintragen parlamentarischer Streitfragen in die Schule sei ein so bedenklicher Schritt, daß man schon aus verfassungsrechtlichen Gründen dagegen Protest erheben müsse. Es bedeute eine Unterdrückung der politischen Meinungsfreiheit der Unterrichtsleiter. Die

[1]) Vorw. 28. August 1897. Auch die Schüler verschiedener Höheren Schulen setzten sich für die Flottenagitation ein. So veranstalteten die Schüler des Realgymnasiums zu Ludwigslust eine Sammlung zu Gunsten der Flottenverstärkung. (Frankf. Ztg. 22. Dez. 1897 A.Bl.).

[2]) Vorw. 28. August 1897.

[3]) Frankf. Ztg. 14. Juli 1897, A.Bl.

Bedeutung dieser Frage erkannten aber sehr scharf die „Hamburger Nachrichten“ [4]): „Wir müssen unserer Jugend gesunde Ansichten über diese wichtigsten Mittel zur Beteiligung an den Gaben dieser Erde erwecken und hegen, damit wir im Volke später auf Verständnis und Interesse für die Tragweite der Fragen des Seehandels und der Seemacht rechnen können. Es scheint ja für viele so schwer zu sein, sich im reiferen Alter dazu aufzuschwingen“.

Am 27. Januar 1898, als der Kaiser das erste Jahrzehnt seiner Regierung vollendet hatte , stand sein Geburtstag auch unter dem Zeichen der Flottenvermehrung [5]). So war es sehr bemerkenswert, daß bei den Schulfeiern der höheren Lehranstalten das Thema der deutschen Seemacht von den Festrednern behandelt wurde, teils historisch, teils zeitgemäß. „Deutschlands Seemacht unter dem Großen Kurfürsten“, „Die internationale Bedeutung einer starken deutschen Kriegsflotte“, „Deutschlands Seemacht sonst und jetzt“, „Reichswehr ist Seewehr“, so lauteten die Themata, über die in den verschiedenen Gymnasien gesprochen wurde. Als Prämie gelangte das Werk von Kapitänleutnant Wislicenus, „Deutschlands Flotte sonst und jetzt“, zur Verteilung.

Das kaiserliche Interesse am Bau unserer Flotte war aber zum größten Teil technischer Natur [6]). Unermüdlich entwarf er Schiffsskizzen, den Reichstag überschwemmte er mit einer Flut von selbstgezeichneten Tabellen, auf denen der Stand unserer Marine im Vergleich zu den Marinen anderer Mächte dargestellt war. Schon am 11. Februar 1897 [7]) übersandte der Kaiser dem Reichstage 4 eigenhändige Darstellungen über den Stand der Neubauten der Marine Deutschlands, Frankreichs, Rußlands, Amerikas und Japans. — Nach der Ablehnung der Kreuzerforderungen im März 1897 wurde die Agitation für die Flottenvermehrung von dem Korrespondenz-Sekretär der Schatullverwaltung des Kaisers, Geheimen Regierungsrat Mießner, wieder aufgenommen. Derselbe sandte am 27. April 1897 [8]) an die Magistrate der Städte eine Marinetabelle über die deutschen Flottenverhältnisse von 1886 und 1896. Am 18. Juni [9]) wandte sich Geh. Regierungsrat Mießner von neuem an die Stadtmagistrate mit einer neuen Tabelle, welche Panzerschiffe und Kreuzer der englischen Flotte darstellte.

Diese Übersendung der Marinetabellen an die Städte und an den Reichstag schadeten der Flottenwerbung sehr, denn in weiten Kreisen erschien dieses große Interesse des Kaisers nur als eine „Flottenpassion“. Durch dieses Werben von höchster Stelle aus war zwar die Flottenfrage in den Vordergrund der Diskussion gerückt, aber gleichzeitig erweckte sie auch großes Miß-

[4]) Hamb. Nachr. 15. Juli 1897 M.A.
[5]) Frankf. Ztg. 28. Januar 1898, 2. M.Bl.
[6]) Tirpitz, S. 38.
[7]) E.G.K. 1897, 11. Februar, S. 37.
[8]) Köln. Volksztg. 3. Mai 1897. 2. Bl. A.A.
[9]) Köln. Volksztg. 23. Juni 1897, 2. Bl. A.A.

trauen, wenn auch offizielle Blätter [10]) mitteilten, nicht die treibende Kraft der Marineenthusiasten, sondern die die Fachwünsche dem höheren Gesichtspunkte der salus publica unterordnende Staatsweisheit sei das Merkmal der Tätigkeit des Kaisers in Marineangelegenheiten. Fürst Philipp zu Eulenburg-Hertefeld sah sehr deutlich, daß die Tätigkeit des Kaisers großes Mißtrauen erregte, und er schrieb im August 1897 an Wilhelm II., er möge sich doch nicht persönlich an der Flottenagitation beteiligen, „weil man in der kommenden Marinevorlage mehr die Befriedigung des Sportes Sr. Majestät als eines deutschen Bedürfnisses sieht" [11]). Der Kaiser gab am 20. August die liebenswürdige Antwort: „Lieber Phili, innigsten Dank für Deinen so wertvollen und interessanten Brief. . . . Deine freimütige Aussprache . . . hat mich gefreut, und ich bin Dir besonders dankbar dafür, denn wenn Du nicht von der Leber weg reden willst, wer soll es dann sonst?" Der Kaiser berichtet dann entzückt von Tirpitz' Leistungen und Erfolgen und versichert, er wolle künftig „seinen Schnabel halten und nur zum Essen, Trinken und Rauchen benutzen". Von nun an trat der Kaiser in der Werbung weniger in den Vordergrund.

Ohne den Kaiser wäre die Entfremdung Deutschlands von der See jedoch nicht überwunden worden; das bleibt sein historisches Verdienst [12]). Es ist Wilhelm II. aber nicht dadurch gelungen, seine Flottenpläne zu verwirklichen, daß er als Monarch für sie eingetreten ist und sie „seit 10 Jahren den Ochsen von Reichstagsabgeordneten alle Tage gepredigt hatte" [13]), sondern der alleinige Schöpfer ist Tirpitz. Man hat den Admiral auf die Rolle eines Handlangers herabzudrücken versucht, der nur die Absichten seines kaiserlichen Herrn ausgeführt habe. Das ist eine Legende. Schon Bismarck hatte unter einer ähnlichen leiden müssen. Das Verdienst Wilhelms II. am Bau der deutschen Flotte ist wohl nicht größer als das Wilhelms I. an der Gründung des Deutschen Reiches, obwohl Ausgangspunkt und Einstellung der beiden Herrscher zu dem jeweiligen Problem grundverschieden waren [14]). Die Überschätzung des kaiserlichen Anteils an dem Ausbau unserer Seemacht hat darin seinen Grund, daß man die beiden Begriffe „Verdienst" und „Interesse" gleichsetzt. Der deutsche Flottenbau, wie er 1897 in Angriff genommen wurde, ist ein spezifisch Tirpitz'sches Werk. Wilhelms II. Verdienst besteht darin, daß er Tirpitz gehalten hat, ähnlich wie Wilhelm I. Bismarck.

Politisch wurde der Kaiser zum Flottenbau durch seine Auffassung des deutsch-englischen Verhältnisses bestimmt. Die seit der Krügerdepesche immer

---

[10]) Berliner Politische Nachrichten aus „Hamburger Nachrichten" 21. September 1897 M.A.

[11]) Haller: Aus dem Leben des Fürsten Philipp von Eulenburg-Hertefeld, S. 251.

[12]) Tirpitz, S. 134.

[13]) Randbemerkung zu einem Bericht Bülows vom 11. April 1899. G.P. 14. 2, S. 592.

[14]) Michalik: Probleme des deutschen Flottenbaues, S. 3.

wieder auftretenden Ausbrüche des Kaisers gegen England [15]) entsprangen seinem persönlichen Gefühl, einer Macht gegenüberzustehen, die Deutschlands Interessen zu schädigen bestrebt war. Dieser Empfindlichkeit gegenüber England entsprach auf der anderen Seite seine gefühlsmäßige Hinneigung zu Frankreich und Rußland. Ein innerpolitischer Grund, der den Kaiser veranlaßte, für den Flottenbau einzutreten, lag in der Notwendigkeit, die Einheit des Reiches auszubauen. Bülow erklärte nachträglich, „daß nach dem Sturze Bismarcks der Kaiser die Notwendigkeit empfunden habe, dem deutschen Volke einen neuen idealen Gedanken zu geben, und daß das ein Grund für die Flottenkampagne gewesen sei" [16]).

Der Reichskanzler Hohenlohe nahm zu der Flottenfrage unter besonderen Umständen Stellung. Er hatte den Sommer über seine Kanzlerschaft von Krise zu Krise gefristet und verschiedene Male Veranlassung gehabt, sich mit Rücktrittsgedanken zu tragen. Bis in den Juni hinein hatte er die Marinepläne als Konfliktsgrund betrachtet. Fürst Hohenlohe war von Hause aus gewiß alles andere eher als ein Phantast und „Marinist" [17]). Er trat aber dennoch für eine Verstärkung der Flotte ein. So schrieb er am 31. Oktober 1897 an den Freiherrn von Völderndorff, der sich in einem Briefe an Hohenlohe gegen Kolonien und gegen Weltpolitik ausgesprochen hatte: „Für die Marinevorlage trete ich ein. Ich werde es in vorsichtiger Weise tun, aber ich bin für eine Schlachtflotte. Es geht wirklich nicht ohne ein solche. . ." [18]) Als dieser bayerische Freund trotzdem noch von schweren Bedenken erfüllt war und in einem Antwortschreiben vom 2. November sich als Gegner der Flottenvorlage bekannte [19]), ging Hohenlohe in einem Schreiben vom 7. November vor allem davon aus, es sei ungerecht, dem Kaiser vorzuwerfen, daß er die Flotte aus Laune zu seinem eigenen Vergnügen baue. Der Fürst legte eine förmliche Verteidigung der Vorlage dar: „Was die Marine anbetrifft, so sind doch sehr viele Menschen der Meinung, daß die Forderungen des neuen Chefs der Marine nicht unerschwinglich sind. Was mich aber bestimmt, dafür einzutreten, ist folgendes. Man sagt immer, die Marine sei eine Laune des Kaisers. Und doch ist nicht zu leugnen, daß das deutsche Volk die Schuld trägt oder, wenn Sie wollen, das Verdienst hat, daß wir eine Marine haben". Hohenlohe gibt dann einen Überblick über die Entwicklung Deutschlands seit der Zeit des verflossenen Bundestages und fährt fort: „Der Handel nahm eine solche Entwicklung, daß von der Regierung verlangt wurde, ihn zu schützen. Das konnte nur durch eine Flotte geschehen, nicht durch eine Küsten-

[15]) Ausdrücke der kaiserlichen Erregung gegen England in G.P. Bd. 11, Nr. 2579, S. 10; Bd. 13, Nr. 3406, S. 22. Nr. 3407, S. 27, Randbemerkung; Bd. 14, 2. Nr. 4071, S. 613, Randbemerkung Nr. 2 und Bd. 15 Nr. 4402 S. 427.

[16]) Bülow an Theodor Wolff: Das Vorspiel, 1, S. 45.

[17]) Oncken, Hermann: Das Deutsche Reich und die Vorgeschichte des Weltkrieges, 2, S. 452.

[18]) Hohenlohe: Denkwürdigkeiten, 2, S. 531/32.

[19]) Hohenlohe: Denkwürdigkeiten der Reichskanzlerzeit, S. 400 f.

flotte, sondern durch eine solche, die unsere Zufuhren freihalten kann. Wir können nicht mit England in der Flottengröße rivalisieren. Wir müssen aber eine Flotte haben, die ein feindliches Geschwader, das unsere Häfen blockieren will, zurückzuweisen imstande ist. Wenn wir das nicht können, wird unser Handel und unsere Reederei vernichtet. Das ist ein Verlust von Milliarden, wogegen die 5 bis 600 Millionen für die Flotte nicht in Betracht kommen. . . Daß der Kaiser durch sein impulsives Wesen beunruhigt, ist nicht zu leugnen. Etwas mehr Phlegma wäre ihm zu wünschen. Aber es ist eine Ungerechtigkeit, wenn man ihm vorwirft, daß er die Flotte aus Laune oder zu seinem Vergnügen schaffen will. Er tut nichts anderes als das ausführen, was das deutsche Volk seit 150 Jahren angestrebt hat". Nicht aus Augenblickserwägungen politischer Zweckmäßigkeit, sondern aus einer großen und richtigen Gesamtanschauung heraus ist also Fürst Hohenlohe für das Flottengesetz eingetreten.

Wenn Tirpitz nachträglich Bülow das Zeugnis ausstellt, daß er sich um den Flottenbau verdient gemacht habe [20]), so ist das nur bedingt richtig. Es ist schwer, aus Bülows Äußerungen einen festen Kern herauszuschälen, denn er vertrat mit seinen Worten nicht so sehr seine Überzeugung, sondern behauptete heute das, morgen jenes, wie es gerade der Augenblick erforderte. Persönlich mag ja Bülow an der Entwicklung der Marine lebhaften Anteil genommen haben, wobei noch dahingestellt sei, wie weit er hierbei der Vorliebe des Kaisers Rechnung trug. Sein sachliches Verdienst dagegen ist äußerst gering. Als er im Sommer 1897 zum Staatssekretär berufen wurde, fand er das Flottengesetz als eine beschlossene Tatsache vor. Für Bülow war die Flotte nicht der Ausdruck und das Mittel einer Umorientierung der nationalpolitischen Ziele wie bei Tirpitz, sondern nur eines jener vielen kleinen Mittel, die ihm die Führung der auswärtigen Geschäfte erleichtern sollten [21]).

Die erste Flottenvorlage von 1897/98 sah Bülow überhaupt noch nicht als ein außenpolitisches Problem an. Denn bei der Beratung der ersten Vorlage am 6. Dezember 1897 erklärte er im Reichstag, daß im Laufe der Diskussion auch zwei Angelegenheiten seines Ressorts zur Sprache gekommen seien, einmal die Verhaftung des deutschen Kaufmanns Lüders in Porte au Prince auf Haiti und dann die Entsendung unserer Kreuzerflotte nach Kiautschou [22]). Der Flottenfrage maß er also keine große Bedeutung bei, und sie gehörte nach seiner Ansicht nicht in sein Ressort. Und dabei war doch die Vorlage ein außenpolitisches Problem erster Ordnung! Wie Bülow sich damals zu Gedankengängen des Admirals und des Kaisers gestellt hat, wissen wir nicht. Was er in seinen „Denkwürdigkeiten" [23]) darüber berichtet, trägt den Stempel nachträglicher rechtfertigender Konstruktion. Er will damals schon darauf hingewiesen haben, es sei ihm zweifelhaft, ob England uns die

[20]) Tirpitz: S. 117, 141 und 163.
[21]) Michalik: Probleme des deutschen Flottenbaues, S. 85.
[22]) Session 5, 1897/98, Bd. 1, S. 60.
[23]) Bülow: Denkwürdigkeiten, 1, S. 115/16.

Zeit lassen würde, die weitausschauenden Pläne des Admirals durchzuführen. Wir dürften uns nicht in die Abhängigkeit begeben, denn wenn wir uns ganz an England bänden, würde dieses uns nicht gestatten, unsere wirtschaftliche Entfaltung, die den britischen Vetter schon stark beunruhige, durch einen Stacheldraht zu schützen, der uns ihm gegenüber selbständig mache.

Für Bülow gab es also nur zwei Möglichkeiten: entweder billigte er die Pläne des Admirals, dann mußte er versuchen, sie außenpolitisch zu ergänzen; oder er war von der Unmöglichkeit der Bildung eines Kontinentalbündnisses überzeugt, dann aber mußte er den Flottenbau in der Tirpitz'schen Form verhindern. Er aber tat weder das eine noch das andere. Es zeichnet sich hier der große Geburtsfehler des deutschen Schlachtflottenbaues ab [24]). Nicht im Bereiche der Politiker und Diplomaten war der Gedanke erwachsen, sondern ein Seeoffizier hatte ihn erarbeitet. Admiral Tirpitz war zwar tief davon durchdrungen, daß der große Plan nur dann gelingen könnte, wenn die Reichsregierung in unbedingter Einheitlichkeit sich dafür einsetzte. Aber lag es in seiner Macht, eine solche Einstellung zu erreichen? Da der Kaiser fest für den Schlachtflottenbau gewonnen war, hing die Zukunft wesentlich davon ab, ob der Staatssekretär von Bülow als der für die auswärtige Politik verantwortliche Mann die Gedankengänge sich voll zu eigen machte. Im Jahre 1897 konnte Tirpitz sich noch der Erwartung hingeben, er werde in vollem Zusammenwirken mit der politischen Reichsleitung sein Werk vollbringen können. In der Tat schien diese Hoffnung zunächst nicht zu trügen. Der Mann, der im Reichstag damals den Anspruch anmeldete, wir wollten niemand in den Schatten stellen, aber wir verlangten auch unsern Platz an der Sonne, dieser Bülow schien Schulter an Schulter mit dem Admiral kämpfen zu wollen. Heute aber ist klar erwiesen: So sehr Bülow nach außen hin zunächst für den Flottenbau eingetreten ist, so ist ihm doch die Gedankenwelt des Admirals fremd geblieben. Der Fürst entwertete sogar den Flottenbau dadurch, daß er nicht daran dachte, ihn außenpolitisch zu ergänzen.

Obwohl Bismarck im Augenblick des beginnenden Flottenbaues bereits 7 Jahre außer Amt war, so muß er doch in dieser Zeit als einer der stärksten Faktoren nicht nur der innerdeutschen, sondern auch der gesamteuropäischen Politik betrachtet werden. Es ist daher von Interesse, seine Haltung zu den Plänen aufzuzeigen, denn Bismarck interessierte sich trotz seiner körperlichen Leiden noch lebhaft für die Dinge des Reiches. Seiner ganzen Vergangenheit nach konnte er ein begeisterter Flottenfreund nicht sein. Vielleicht spielte bei ihm auch eine Erinnerung an den Flottenenthusiasmus von 1848 mit. Überdies hatte Bismarck mit den Marinegeneralen Stosch und Caprivi auf gespanntem Fuße gelebt. Vielleicht sah er auch in der Flottenbegeisterung eine Liebhaberei des Kaisers, wie viele Politiker der Linken. Alle diese Tatsachen mögen zum Verständnis der ablehnenden Haltung Bismarcks beitragen, vollständig erklären können sie diese jedoch nicht. Der letzte Grund ist nicht in der

[24]) Hallmann: Der Weg zum deutschen Schlachtflottenbau, S. 292.

Vergangenheit Bismarcks zu suchen, sondern beruhte in der verschiedenen Auffassung der politischen Gesamtlage bei Bismarck und Tirpitz [25]). Der Fürst sah mehr und mehr ein, daß es immer schwerer werde, Rußland von Frankreich fernzuhalten, und auf England wollte er nicht durch eine starke Schlachtflotte einwirken.

Tirpitz hat die große Bedeutung erkannt, die ein Eintreten Bismarcks für seine Pläne haben konnte. Er wollte sich des Anschlusses an die große Vergangenheit, der Zustimmung des Reichsgründers zu seinen Plänen versichern. Im Juni 1897 [26]) schlug der Admiral dem Kaiser vor, das nächste Schiff auf den Namen „Fürst Bismarck" zu taufen. Am 23. August begab sich Tirpitz nach Friedrichsruh mit dem kaiserlichen Auftrag, die Vertretung der fürstlichen Familie bei dem Stapellauf des Panzerkreuzers „Fürst Bismarck" zu vereinbaren. In Wirklichkeit aber wollte Tirpitz durch diesen Schritt die Entfremdung zwischen Bismarck und der Regierung mildern und sich bei dieser Gelegenheit „den Kugelsegen für das Flottengesetz holen". Bei seinem Besuche wollte der Fürst von der militärischen Seite der Flottenfrage nichts wissen, sondern er folgte seinen eigenen Gedanken. Aber in der Hauptsache gab er Tirpitz recht: „Sie brauchen mich garnicht davon überzeugen, daß wir mehr Marine nötig haben". Den Linienschiffen legte er geringere Bedeutung bei und er trat für kleinere Schiffe ein. Auf die politischen Gedanken des Admirals ging er garnicht ein. Einen Grund für diese Auffassung glaubt Tirpitz darin zu sehen, daß Bismarck offensichtlich an das agrarische Deutschland von 1870 und an das politische England von 1864 dachte und die gewaltige Position des britischen Weltreiches im Jahre 1897 nicht mehr verstand. Für das Gesetz selbst und seine Begründung interessierte sich der Fürst nicht. Zum Stapellauf wollte er nicht kommen, er könne nicht mehr stehen, als Ruine wolle er aber nicht vor dem Publikum erscheinen. Ergreifend war, was er dem Admiral zur Übermittlung an den Kaiser sagte, in englischer Sprache mit Rücksicht auf den Kutscher: „Tell your master, J only want to be let alone. (let alone immer wiederkehrend) J have no wish for myself any more. My task is done. J want to die in peace. There is no future left for for me, no hope" [27]).

Bismarck hat noch zwei Mal zur Flottenfrage Stellung genommen. Am 4. September 1897 konnte Maximilian Harden in der „Zukunft" [28]) ein Interview wiedergeben, das vielleicht vor dem Tirpitzbesuch lag, und dessen Veröffentlichung der Fürst selbst als eine unerfreuliche Indiskretion empfand: „In den Zeitungen wird unaufhörlich über die Vermehrung unserer Flotte gestritten. Wozu dieser Lärm? Was nach dem Urteil nüchterner Fachmänner

---

25) Michalik: Probleme des deutschen Flottenbaues, S. 91.

26) Tirpitz: S. 88 f.

27) Hallmann: Der Weg zum deutschen Schlachtflottenbau, S. 294. „Sagen Sie Ihrem Herrn, ich wünschte nur noch, man möge mich in Ruhe lassen. Ich habe keinen Wunsch mehr für meine Person. Mein Werk ist getan. Ich möchte im Frieden sterben. Es gibt keine Zukunft, keine Hoffnung mehr für mich".

nötig ist, muß bewilligt werden. Ich glaube, daß wir neue Kreuzer brauchen, aber ich bin sehr mißtrauisch gegen Paradeschiffe, die nur zur Markierung von Prestige dienen sollen, und die man, wenn die Sache ernst wird, mitunter Lügenschiffe nennen muß, weil sie nichts leisten. Für koloniale „Erobererpolitik" nach französischem Muster hat mir schon als Minister jede Neigung gefehlt und mir scheint, daß jetzt die Zeit dafür besonders ungünstig ist. Unser Handel muß überall ausreichenden Schutz finden, aber die Flagge soll dem Handel folgen, nicht ihm vorangehen. Auf absehbare Zeit bleibt für uns das wichtigste ein starkes zuverlässiges Heer aus gedienten Leuten, die mit der besten Waffe ausgerüstet sind. Das war auch Moltkes Meinung, mit dem mich die Überzeugung verband, daß wir sogar die über unseren Kolonialbesitz entscheidenden Schlachten auf dem europäischen Festlande auszufechten haben werden. Also keine Knauserei, aber auch keine phantastischen Pläne, über die wir uns dann schließlich noch mit anderen für unsere europäische Situation wichtigen Leuten brouillieren. Qui trop embrasse, mal étreint".

Mochte diese Kundgebung auch mehr gegen befürchtete Pläne des Kaisers als gegen die Vorlage des Admirals gerichtet sein, sie war der öffentlichen Meinung gegenüber doch unbequem. Aus diesen Worten ersieht man, daß sie zu einer Zeit gesprochen sind, als man noch „uferlose" Pläne befürchtete. Es war aber unzulässig, aus dieser Erklärung heraus Bismarck eine grundsätzliche Gegnerschaft gegen die Flottenvermehrung vorzuwerfen. Jedenfalls wurde diese Stellungnahme von der Linken benutzt, Bismarck als Kronzeugen gegen die Vorlage heranzuziehen. So glaubten die Gegner — darunter auch der Abgeordnete Bebel — sich gegenüber den Flottenplänen auf den Fürsten berufen zu können. Sie, die den großen Staatsmann während seiner Amtszeit aufs leidenschaftlichste bekämpft hatten, führten jetzt in einer Frage, in der sie dem Scheine nach mit ihm übereinstimmten, seine Meinung als unfehlbares Urteil an [29]). Wie sehr seine Äußerungen als politisches Barometer angesehen wurden, erhellt aus einer Vermutung, die der Führer der Freisinnigen Vereinigung, Theodor Barth, anstellte, als man auf Grund offiziöser Auslassungen noch nicht wußte, ob es sich bei der ersten Vorlage um eine Schlacht- oder um eine Kreuzerflotte handele. Barth glaubte, aus dem Verhalten von Bismarck schließen zu können, daß es sich um eine Schlachtflotte handele: „Man nimmt zumeist an, daß die geplante Verstärkung der Marine vornehmlich in der Richtung der Kreuzer liegen werde. Ich habe auch in dieser Beziehung einige Zweifel; und zwar seit dem Tage, an dem sich Fürst Bismarck — kurz nach dem Besuche des Staatssekretärs Tirpitz in Friedrichsruh — für Kreuzer und gegen Schlachtschiffe erklärt hat. Fürst Bismarck äußert sich seit Jahren ziemlich regelmäßig so, wie es der bestehenden Regierung gerade am unangenehmsten ist. Ich möchte deshalb darauf wetten,

[28]) Zukunft: 4. September 1897.
[29]) Siehe z. B. Eugen Richter: Politisches A.B.C.-Buch, S. 20.

daß in dem gegenwärtigen Flottenplane der Regierung die Verstärkung speziell der Schlachtschiffe eine wesentliche Rolle spielt" [30]).

Nun konnte aber Tirpitz dem Abgeordneten Bebel am 11. Dezember 1897 mit einem Briefe des Fürsten Bismarck vom 4. Dezember 1897 [31]) antworten, in welchem er schrieb: „Euerer Exzellenz danke ich verbindlichst für die geneigte Übersendung des Gesetzentwurfs, betreffend die deutsche Flotte. Ich finde die Gesamtforderung unseren Bedürfnissen entsprechend, wenn ich auch eine stärkere Begünstigung der Kreuzer bei der Einteilung vorgezogen hätte. Diese Auffassung würde mich aber, wenn ich im Reichstag wäre, nicht abhalten, für die Vorlage zu stimmen, so wie unsere Fachmänner sie für richtig bemessen gehalten haben . . ." Die „Hamburger Nachrichten" [32]) deuteten Bismarcks Stellung sehr geschickt dahin um, daß ihm die Vorlage in den Kreuzerforderungen noch nicht weit genug gehe: „So viel wir wissen, billigt Fürst Bismarck nicht nur die Vorlage in vollem Umfange, sondern ist sogar der Ansicht, daß sie vom Standpunkt des Schutzes der überseeischen Interessen Deutschlands aus eher zu wenig als zu viel Kreuzer verlange".

Tirpitz hatte durch diesen Brief zwar erreicht, daß die Flottengegner sich nicht mehr auf Bismarck berufen konnten, aber ihn befriedigte nicht des Fürsten Stellung zu den Linienschiffen. Um nun der Opposition keine Gelegenheit zu geben, Bismarcks Vorliebe für Kreuzer gegen die Vorlage auszunutzen, wurde der Bismarckbrief für die Agitation nicht verwertet.

Das Eintreten des Fürsten für das Flottengesetz trieb die Gegner zu ihrem alten Bismarckhaß; nunmehr wurde der greise Staatsmann sogar mit seinem Beinleiden gehöhnt, so wie man ihm in der ersten Zeit nach seiner Entlassung sein hohes Alter vorgeworfen hatte. Hier sei die Äußerung der „Frankfurter Zeitung" [33]) erwähnt, die wohl den Höhepunkt dieser Hetze darstellte und deshalb verdient, besonders an den Pranger gestellt zu werden. Sie schrieb: „Herr Tirpitz, der Vater des Flottengesetzes, hat einen Brief des Fürsten Bismarck in der Tasche, worin dieser versichert, daß er für das Gesetz stimmen würde, wenn er Abgeordneter wäre. Das war eigentlich die wichtigste und jedenfalls die einzige neue Kunde, die man aus der heutigen Generaldebatte über den Etat entnehmen konnte. Der Altreichskanzler kommt zu Ehren und wird sich dessen mit grimmigem Humor freuen, der dem alten Recken schon eigen war, noch ehe er an den Rollstuhl gefesselt war. Im vorigen Jahre hat Eugen Richter angefangen, sich auf ihn zu berufen. In diesem Jahr nimmt Bebel ihn als Eideshelfer für die Opposition in Anspruch. Die oppositionelle

[30]) Die Nation. Nr. 8 vom 20. November 1897, S. 107.
[31]) Horst Kohl: Bismarckjahrbuch, Bd. 6, S. 240.
[32]) Hamb. Nachr. 13. Dez. 1897.
[33]) Frankf. Ztg. 13. Dez. 1897. Die Frankf. Ztg. gehörte dem Linksliberalismus an, und zwar in leiserer Tonart dem Freisinn, der seit 1893 sogen. Freisinnigen Vereinigung. Sie stand in enger Beziehung zur Finanz- und Handelswelt; aller Wahrscheinlichkeit nach hat dieser Umstand die Haltung des Blattes bestimmt. Es hat allen Vorlagen für Heer und Marine widersprochen und seinen ganzen Einfluß aufgeboten, die Heeresverstärkungen zu hintertreiben.

Haltung Bismarcks gegen jede spätere Regierung entspricht allerdings anderen Motiven und beruht auf anderen Grundanschauungen als denen der Herren Bebel und Richter. Nun spielt die Regierung einen Trumpf aus und beruft sich für das Flottengesetz auf den Fürsten Bismarck. „Alle Puppen müssen tanzen", wie der Berliner sagt. Der regierungsfreundliche Altreichskanzler mit frischer Marinebegeisterung wirkte fast so überraschend wie neulich der bekehrte Dr. Lieber. Sogar noch überraschender, denn er ist schwerer zu bekehren als dieser bewegliche Mann. Wer hätte das vor 6 oder 5 Jahren gedacht, daß der Bruder des Kaisers zu seiner Fahrt nach China [34]) sich den Segen des alten Herrn im Rollstuhl holen würde, und daß dieser arge Gegner seiner Nachfolger in der Regierung wenigstens brieflich Beistand zu der Flottenvermehrung leistet, die er und sein Leibblatt bis vor kurzem bekämpft haben. Fehlt nun noch etwas untergehende Sonne und: seid einig, einig, einig!"

Aus diesem Artikel über den Fürsten Bismarck sprach die ohnmächtige Wut, in welche die Linke über die mit keinem Streitartikel mehr zu hindernden Flottenpläne geraten war.

Die auf die Flottengegnerschaft des Fürsten und auf die „Hamburger Nachrichten" bezügliche — eben angeführte — Angabe des Frankfurter Blattes war durchaus unrichtig. Fürst Bismarck ließ sich in Privatgesprächen auch über Marinegegenstände aus und dabei hob er wiederholt den Wert der Überseekreuzer hervor, deren Wichtigkeit ihm — bei der damaligen politischen Lage — noch über den Linienschiffen stand; die Bedeutung gerade dieser Schiffe stieg für uns ja erst seit dem Tode Bismarcks durch den seitdem hervorgetretenen Gegensatz zu England. Und die „Hamburger Nachrichten" brachten schon seit Mitte 1897 fast in jeder Nummer kleinere Artikel für die Flottenverstärkung und behandelten unter der Rubrik „Marinenachrichten" alle Vorgänge innerhalb der Flotte [35]). Von Januar 1898 an richtete sich ihre Polemik in der Flottenfrage sehr scharf gegen das Zentrum. Die Notwendigkeit des Septennats wurde energisch betont und die Regierung aufgefordert, nicht nachzugeben; das Zentrum müsse so unter den Willen der Regierung gebeugt werden.

Warum hat Bismarck nun trotz besserer Einsicht dem Flottenbau seine, wenn auch nur bedingte Zustimmung gegeben, und warum sind die „Hamburger Nachrichten" und die „Diasporapresse" [36]), die sich ihm zur Ver-

[34]) Hier ist die Reise des Prinzen Heinrich, des Bruders des Kaisers, nach China, gemeint.

[35]) So brachten die Hamburger Nachrichten z. B. am 9., 10. und 11. Juli 1897 eine Artikelfolge über „Geschichtliche Lehren für die Gegner unserer Marine". Hier sei nur der Schlußabsatz des Artikels vom 11. Juli erwähnt: „Über törichten Religionsstreit und Parteihader vergaßen die Deutschen, daß das Weltmeer auch ihre Küsten bespült. Wir sollten eingedenk der Mahnungen der Geschichte sein, daß ein Volk, um seine Aufgaben zu erfullen, auch zur See seine Wehrkraft auf der Höhe halten muß".

[36]) Bismarck standen einige Zeitungen zur Verfügung, die nicht als bismarckisch galten, um in ihnen Veröffentlichungen vorzunehmen: „Schwäbischer Merkur", „Badische

fügung stellte, für die Vorlage eingetreten? Wenn Bismarck die Verstärkung anerkannte, so kann die Erklärung dafür sein, daß er sich von den Fachmännern davon überzeugen ließ, daß die „Paradeschiffe" auch im Ernstfalle eingesetzt werden konnten, und die Vorlage nicht als „uferlos" bezeichnet werden könnte. Wenn auch Bismarck die politischen Gründe einer Flottenverstärkung, die Tirpitz ihm in Friedrichsruh auseinandersetzte, fremd blieben, so rang er sich doch zu der Überzeugung durch, daß die Forderungen sich in den Grenzen des unbedingt Notwendigen hielten. Ohne Zweifel entsprach der deutsche Flottenbau der inneren Einstellung der bismarckfreundlichen Blätter. So waren die „Hamburger Nachrichten" das Organ des Hamburger Seehandels und empfanden deshalb die englische Konkurrenz besonders stark. Bismarck hat gerade durch dieses Blatt viel zur Verschlechterung der Stimmung England gegenüber beigetragen. Er hat damit den Boden vorbereiten helfen, auf dem der deutsche Flottenbau so prächtig gedeihen sollte, ein Flottenbau, den er jedoch aus gesamtpolitischen Erwägungen in der Tirpitzschen Form nicht duldete. Es liegt hier eine geschichtliche Ironie vor, ein Gegensatz zwischen dem, was man erstrebt, und dem, was man durch seine Bemühungen erreicht [37]).

Landeszeitung", Wiener „Neue freie Presse", „Leipziger Neueste Nachrichten", „Schlesische Zeitung", „Tägliche Rundschau", „Dresdener Nachrichten", „Hannoverscher Kurier", „Braunschweigische Landeszeitung". Das war die „Diaspora", wie der Fürst es nannte. (Hofmann, Fürst Bismarck 1890–1898, Bd. 1, Vorwort).

[37]) Michalik: Probleme des deutschen Flottenbaues, S. 94.

VI. Kapitel.

Die Budgetverhandlungen und die Annahme der Vorlage.

In den Verhandlungen des Reichstages hatten die einzelnen Parteien ihre Stellung zur Flottenvorlage festgelegt. Allein das Zentrum schien noch viel Schwierigkeiten bereiten zu wollen. Es sah sich dabei vor eine schwere Entscheidung gestellt. Sollte es mit Eugen Richter und den Sozialdemokraten weiterhin in der Opposition verharren oder mit Hilfe der Regierung seine Ziele zu erreichen suchen? Besonders gefährlich gestaltete sich die Lage für die Partei noch dadurch, daß sie in dieser so entscheidenden Frage mit großen inneren Schwierigkeiten zu kämpfen hatte, die sich aus dem Verhältnis der Flottenfrage zu dem föderalistischen Aufbau ihrer Partei ergaben.

Vornehmlich in den Kreisen des bayrischen Zentrums war die Stimmung dem Flottengesetz-Entwurf sehr abgeneigt, und diese Ablehnung hatte sich in ihrer Presse mehrfach in recht erregten Auslassungen Luft gemacht, sodaß sogar die „Kölnische Volkszeitung" [1]) Veranlassung nehmen zu müssen glaubte, einer geschätzten Kollegin in Niederbayern etwas mehr ruhig Blut freundlichst zu empfehlen.

So fand am 23. Dezember 1897 [2]) im Wahlbezirk Kehlheim eine Versammlung der Zentrumspartei statt, in der die niederbayrischen Abgeordneten aufgefordert wurden, gegen das Septennat zu stimmen und nur so weit neue Schiffe zu bewilligen, wie sich deren Notwendigkeit in der Kommissionsberatung ergebe. In Schweinfurt fand am 29. Dezember [3]) die Generalversammlung des christlichen Bauernvereins für Unterfranken und Aschaffenburg statt, an der auch mehrere bayrische Abgeordnete teilnahmen. Es wurde ein Beschluß gefaßt, der entschieden gegen das Septennat Stellung nahm. In Mainz legte der Reichstagsabgeordnete Dr. Schmitt seinen Standpunkt zur Vorlage auf einer Zentrumsversammlung dar [4]). Er drückte sein Erstaunen über Liebers Reichstagsrede aus und erklärte sich scharf gegen die Vorlage. Und wenn die Regierung den Papst anrufe, so meinte er, daß das Zentrum nur religiöse Weisungen von Rom hole, die politische Haltung aber sei frei [5]).

---

[1]) Köln. Volksztg. 30. Dez. 1897. 2. Bl. A.A.
[2]) Vorw. 5. Januar 1898.
[3]) ebenda.
[4]) Vorw. 11. Januar 1898.
[5]) In vatikanischen Kreisen bezeichnete man die Opposition des Zentrums gegen die Flottenvorlage angesichts des lebhaften Schutzes, den Deutschland den katholischen Missionen gewährt habe, als ungerechtfertigt. Gerade die deutschen katholischen Missionen würden von der Vermehrung der Seemacht den größten Vorteil haben (Frankf. Ztg. 7. Januar 1898 1. M.Bl.).

Diese Spannung schien indessen allmählich etwas nachzulassen, und zwar trug dazu wesentlich die Rede bei, welche Freiherr von Hertling in seinem Wahlkreise Memmingen hielt [6]). Er formulierte seine Stellung dahin; keine neue Ausspannung der Steuerkraft, keine indirekten und direkten Steuern, keine Schmälerung der Rechte des Reichstages. Aber die bayrische Presse [7]) wies mit allen Ernst darauf hin, daß es zur Zerstörung des Parteilebens in Bayern führen werde, wenn eine Neubelastung eintreten würde. Sie zweifelte nicht daran, daß dann sofort die Trennung erfolgen würde, trotz aller politischen Folgen, die dieser Schritt auf dem Gebiete des Föderalismus nach sich ziehen könnte. Die „Germania" und die „Kölnische Volkszeitung" [8]) fragten aber diese Presse, ob es sich denn empfehle, so leicht die Trennung an die Wand zu malen. Es handele sich dabei um einen so ernsten und folgenschweren Schritt, daß nicht jede berechtigte Mißstimmung den Anlaß geben sollte, die „secessio" in Aussicht zu stellen.

Aber auch in Süddeutschland begann sich in einigen Kreisen die Stimmung zu bessern. So schrieb der „Bayrische Kurier" [9]), der noch kurz vorher zu Protestversammlungen gegen die Vorlage aufgerufen hatte, wir brauchten eine starke Flotte zur Notwehr für unser ganzes Land, für unsere Industrie und für die Landwirtschaft. „Und wer unserem Volke vorsagen würde: Es ist nur für die Großen, nur für die Kaufleute und Fabrikbesitzer, nicht für den Arbeiter, nicht für den Bauern, der würde lügen. . . . Wir stehen unter dem Zeichen der Weltpolitik; nur Spießbürger vermögen nicht zu begreifen, daß das mit absoluter Notwendigkeit kommen mußte; nur Spießbürger können unter philiströsen Auffassungen festhalten, daß all das nur künstliches Erzeugnis kaiserlicher Liebhaberei sei, nicht ein Ergebnis des mächtigen, unaufhaltbaren Zuges der Zeit. Also Weltpolitik! Uns erschreckt dieses Wort nicht im mindesten, hoffentlich verliert auch das Zentrum in Bälde seinen Schrecken vor diesem Popanz. . . ." Aber die Beschwichtigungsarbeit hatte noch größere Erfolge aufzuweisen. Für Bayern waren seitens des Zentrums Protestversammlungen angekündigt worden, die aber schließlich doch nicht stattfanden. Die Sozialdemokraten [10]) glaubten aus diesem Verhalten schließen zu können, daß das Zentrum sich einige Scheinkonzessionen geben lassen werde und dann aufs neue seine Regierungsfähigkeit beweisen werde.

Um die entstandene Unruhe innerhalb der Partei zu beseitigen, befaßte sich die Zentrumsfraktion am 20. Januar 1898 abermals mit der Vorlage [11]). Sie kam dabei einmütig zu dem Ergebnis, daß zur Zeit keine Veranlassung vorliege, von dem durch den Fraktionsredner Dr. Lieber in der ersten Lesung dargelegten Standpunkte abzugehen. Es verdient besonders hervorgehoben zu

[6]) Köln. Volksztg. 30. Dez. 1897 2. Bl. A.A.
[7]) Augsburgische Postzeitung aus Köln. Volksztg. 30. Dez. 1897, 2. Bl. A.A.
[8]) Germ. 16. Januar 1898, 1. Bl. und Köln. Volksztg. 30. Dez. 1897, 2. Bl. A.A. Vgl. Frankf. Ztg. 15. Januar 1898, 3. M.Bl.
[9]) Aus Köln. Ztg. 14. Januar 1898 1. M.A.
[10]) Vorw. 14. und 22. Januar 1898. Vgl. Frankf. Ztg. 20. Januar, A.Bl.

werden, daß an dieser Sitzung auch die oppositionellen Abgeordneten Freiherr von Heeremann, Freiherr von Hertling, Groeber, Fuchs und Müller-Fulda teilgenommen haben.

Wie entschlossen der Kaiser war, auf die Vorlage bestehen zu wollen, erhellt klar aus den Worten, die er am 2. Januar 1898 an Waldersee [12]) richtete: „Wenn die (Marinevorlage) aber abgelehnt wird, so löse ich den Reichstag auf und wiederhole es, bis den Leuten das Wählen langweilig wird".

In weiten Kreisen des Volkes war die Stimmung für die Vermehrung der Flotte immer günstiger geworden. Der Gedanke begegnete aber in den großen Verkehrsplätzen an der Nord- und Ostsee einem größeren Verständnis als beispielsweise in Süddeutschland. Wenn solche Stimmen aus kaufmännischen Kreisen das Interesse an der Flottenvermehrung ausdrücklich bekundeten, so leisteten sie damit denen Vorschub, die verlangten, daß die Interessenten besonders zu den Kosten herangezogen werden sollten. Zur Deckung der Mehrkosten machten verschiedene Blätter der linken Richtung der Zentrumspartei [13]) Vorschläge. So sollten die Einkommensteuerklassen bis 10 500 Mark freibleiben, auf die höheren dagegen eine progressive „Flottensteuer" gelegt werden. Zu derselben Frage beantragten später die Freisinnige Volkspartei und die Deutsche Volkspartei, daß die Deckung der Kosten aus einer Reichsvermögenssteuer erfolgen solle, die mit ½ pro Mille von Vermögen über 100 000 Mark an erhoben werde [14]).

In einer beachtenswerten Weise äußerte sich Professor Hans Delbrück [15]) über die Aussichten der Flottenvorlage. Nicht das Zentrum verhindere eine Verständigung über das Gesetz, sondern die Regierung. Indessen wollte er nicht die ganze Regierung dessen beschuldigen, und sie tue es nicht aus eigenem Antriebe. Die Macher seien vielmehr gewisse Taktiker in der konservativen und nationalliberalen Partei.

Am 24. Februar 1898 begannen die Beratungen in der Budgetkommission, und die Vorlage wurde in 7 Sitzungen vom 24. Februar bis 18. März beraten. Die Änderungen griffen nicht in den Kern der Vorlage ein. Lieber vertrat in den Verhandlungen die Anregungen, die er in der Reichstagsrede gemacht hatte, als Forderungen seiner Partei. Er erklärte aus der Entstehungsgeschichte des § 71 der Reichsverfassung die völlige moralische und juristische Berechtigung des Gesetzes [16]). Nur wollte Lieber das jährliche Bewilligungsrecht des Reichstags gewahrt wissen. Tirpitz gab dazu eine Er-

[11]) Germ. 22. Januar 1898, 1. Bl.
[12]) Waldersee: Denkwürdigkeiten, 2. Bd., S. 408.
[13]) Märkische Volkszeitung nach dem Vorw. 13. Februar 1898.
[14]) Köln. Volksztg. 3. März 1898, 2. Bl. A.A.
[15]) Polit. Korresp. d. Pr. Jb. März 1898, S. 583 f.
[16]) Die Verfassungsmäßigkeit des Septennats war nachgewiesen worden durch 2 Aufsätze in der „Deutschen Juristenzeitung" vom 30. November 1897 Nr. 23. („Flottengesetz und Staatsrecht", von Professor Dr. Laband) und A. Arndt in derselben Zeitung vom 1. Februar 1898. Nr. 4 („Das Budgetrecht und die Marinevorlage").

klärung ab, die einen weiteren Schritt zur Verständigung bedeutete: „. . . Ich bin gern bereit, nach besten Kräften mitzuwirken, nach einer Fassung der fraglichen Bestimmungen zu suchen, die Ihren Wünschen entspricht; ich bin auch gern bereit, eine andere Fassung, falls sie nur den zuerst angeführten Zweck des Gesetzes nicht in Frage stellt, dem hohen Bundesrat gegenüber zu befürworten" [17]).

Innerhalb der Zentrumspresse waren die Ansichten über die Lieber'schen Vorschläge geteilt. Einzelne Blätter wandten sich in der schärfsten Weise gegen dieselben. Andere stimmten zu, indem sie mehr mit den parteipolitischen Folgen der Annahme als mit dem materiellen Inhalte sich beschäftigten. Die Presse der linken Richtung [18]) hielt die soziale Lösung der Deckungsfrage für den eigentlichen Kernpunkt.

Nach den bisherigen Verhandlungen glaubte die „Freisinnige Zeitung" [19]) schon behaupten zu können, das Flottengesetz sei fertig. Demgegenüber betonte aber die Presse des Zentrums [20]), daß zunächst nur für eine Verständigung der Weg gebahnt sei, und daß noch überall, namentlich in der Deckungsfrage, Schwierigkeiten zu überwinden seien. In diesem Zusammenhange machte der „Vorwärts" [21]) den interessanten Vorschlag, das erste Panzerschiff, welches auf Grund des neuen Flottengesetzes gebaut werde, zu taufen auf den Namen des um das Gesetz verdientesten Mannes: Dr. Lieber.

Die Presse der linken Richtung der Partei [22]) war nicht sehr erfreut von den Verhandlungen. Die erste Lesung habe lediglich informatorischen Charakter gehabt; insbesondere habe die Fraktion des Zentrums sich die Beschlußfassung vorbehalten. Überdies habe Dr. Lieber erklärt, er spreche nicht als Redner der Zentrumspartei, sondern nur als Referent der Kommission. Das Eigentümliche der Zentrumspresse war ihr geringer Zusammenhang mit der Leitung in Berlin und den Absichten der Fraktion. Während Lieber mit der Regierung über ein Kompromiß verhandelte, schrieben die Zentrumszeitungen fortwährend gegen die Vorlage. Um die Opposition zu zermürben, gab Lieber seine Ansichten noch nicht bekannt. In den Beratungen sprach er stets nur für seine Person, nie im Namen des Zentrums. Dadurch war seine Partei juristisch nicht im geringsten gebunden, aber moralisch übte er als Fraktionsführer einen ungeheueren Druck auf seine Kollegen aus.

So treffend die Ausführungen der gegnerischen Presse auch sind, und so interessant es sein mochte, daß die ultramontane Bonner „Reichszeitung" [23]) die Forderung stellte, Lieber solle im Interesse des Zentrums sofort zurücktreten oder sich wenigstens für einige Zeit ruhig verhalten, so wenig Gewicht

[17]) D.G.K. 1898, 1. Teil, S. 52/53.
[18]) Köln. Volkszeitung, 1. März 1898, 2. Bl. A.A.
[19]) Aus Germ. 1. März 1898, 1. Bl.
[20]) ebenda.
[21]) Vorw. 1. März 1898.
[22]) Märkische Volkszeitung nach dem Vorw. 2. März 1898.
[23]) Aus der R.W.Z. 3. März 1898, A.A. und Germ. 4. März 1898 1. Bl.

wurde doch diesen Anlassungen beigemessen. Denn die Anschauungen dieser Blätter wurden kaum von einem beträchtlichen Teil der Zentrumsabgeordneten geteilt.

In der Kommissionssitzung vom 2. März 1898 überraschte nun der Abgeordnete Müller-Fulda (Zentrum) durch den Antrag, daß der Sollbestand bereits in 6 Jahren erreicht werden sollte. Es ist schwer zu sagen, was ihn dazu veranlaßt hat. Vielleicht war es der Wunsch, den Zeitraum abzukürzen, in dem sich die „Bindung" des Reichstages besonders fühlbar machte. Dazu war diese Umwandlung eine wunderbare Wahlpropaganda. Das Zentrum konnte behaupten, daß es die Flotte noch schneller habe bauen lassen, als die Regierung ursprünglich beabsichtigt habe. Für die Marine bedeutete aber diese Umwandlung einen großen Gewinn. Tirpitz erklärte, es ständen dem Antrage keine Bedenken entgegen. Er hob zugleich hervor, daß erhebliche militärische und politische Vorteile daraus erwachsen würden.

Die Aussichten für die Annahme der Vorlage hatten sich inzwischen erheblich gebessert, denn die Zentrumspartei nahm immer mehr eine positive Haltung ein. Die Gründe für die Bewilligung der Vorlage legte die parteioffiziöse „Zentrums-Korrespondenz" [24]) dar. Sie stellt die Frage: „Ist es besser, das solchergestalt verbesserte Septennat anzunehmen, oder soll man es auf einen Konflikt ankommen lassen, wie ihn ein Teil unserer Gegner wünscht?" und sie antwortet darauf folgendermaßen: „Wir betrachten die Sache vom Gesichtspunkt der zwei Übel, von denen man das kleinere wählen muß. Die ganze Bindung gefällt uns nicht, aber wir müssen mit den vorhandenen Tatsachen rechnen, als da sind:

1.) Die Regierung hat weithin Sympathien für ihre Vorlage gefunden, weil man nach den bisherigen „uferlosen" Ankündigungen größere Forderungen erwartet hatte.
2.) Die Ereignisse in Kiautschou und neue Hoffnungen für den Handel und die Missionen haben die Opferwilligkeit für die Marine gesteigert.
3.) In weiten Kreisen ist man sehr erfreut darüber, daß jetzt ein abgeschlossener Plan für die Ausbildung und für die Erhaltung der Flotte vorgelegt worden ist und glaubt, daß diese Sicherheit gegen plötzliche Mehrforderungen und alljährliche Streitigkeiten ein Opfer wohl wert sei.
4.) Die Erfahrung von 1887, wo jeder Mann und jeder Groschen bewilligt, aber um das konstitutionelle Recht gestritten wurde, macht es zweifelhaft, ob das Volk um eine bloße Frage des Etatsrechts und des verfassungsmäßigen Gleichgewichts das rechte Verständnis und das nötige Interesse haben wird.
5.) Auf dem militärischen Gebiet haben Pauschquantum, Septennat und Quinquennat sich schon eingebürgert; um so schwerer ist die Abwehr ähnlicher Einrichtungen für die Marine.

[24]) Aus dem Vorw. 3. März 1898.

6.) Ein Konflikt bringt furchtbare Gefahren und auf jeden Fall schwere Schäden für die wichtigsten Interessen mit sich. Ob wir aber auf dem Wege eines Konflikts zu einer besseren und billigeren Lösung der Flottenfrage kommen würden, ist doch sehr zweifelhaft. Wer alles in allem nimmt, wird wohl die erwähnte Verständigung für das kleinere Übel halten".

Die Presse der Sozialdemokraten [25]) zeigte sich über diese Haltung der Zentrumspartei sehr erregt: „Man will das Schlimme hinnehmen, weil noch Schlimmeres möglich gewesen wäre. Man läßt sich geduldig Fußtritte verabreichen, weil das noch besser sei, als mit der Peitsche gezüchtigt zu werden. . ." Der bayrische Teil der Zentrumspartei [26]) verharrte aber immer noch in Opposition gegen das Gesetz.

Eine Klippe drohte schließlich noch die Deckungsfrage zu werden. Im Augenblick wurden ja Neubewilligungen nicht gefordert, aber es galt Vorsorge zu treffen für den Fall, daß die dem Reiche zufließenden eigenen Einnahmen zur Deckung des Mehrbedarfs nicht ausreichten. Die Kosten- und Deckungsfrage war für das Zentrum entscheidend, und es machte davon die endgültige Zustimmung abhängig. Als Pendant zur Bindung des Reichstages legte Lieber den allergrößten Wert darauf, daß die „leistungsfähigen Schultern" allein oder doch vorzugsweise belastet würden. Sehr geschickt war sein Antrag, die Steuerfrage sozial zu lösen. Dadurch konnte er seinen schwankenden Abgeordneten den Weg zur Zustimmung ebnen helfen.

Ein anderer Antrag von Lieber vergaß aber den Föderalismus soweit, daß er von reichswegen einen gestaffelten Zuschlag zur Steuer auf die Einkommen von über 100 000 Mark vorschreiben wollte. In der mittelparteilichen Presse verursachte schon dieser bloße Versuch eine große Erregung [27]). Auch die leitenden Regierungskreise der Bundesstaaten waren sich darüber einig, daß die Lieber'schen Anträge keine Annahme finden könnten, weil sie einen Eingriff in die Rechte der einzelnen Bundesstaaten bedeuteten.

Schließlich begnügte man sich mit der allgemein gehaltenen Bestimmung (§ 8), der Mehrbedarf über 117 525 494 Mark dürfe „nicht durch Erhöhung oder Vermehrung der indirekten, den Massenverbrauch belastenden Reichssteuern gedeckt werden" [28]). Außerdem gab Staatssekretär Graf Posadowsky im Namen der verbündeten Regierungen die mündliche Erklärung ab: „Sollte die Ausführung des Gesetzes über die Flotte die Erhöhung bestehender oder die Einführung neuer Landessteuern notwendig machen, um den erhöhten Anforderungen des Reiches zu genügen, so werden die Einzelregierungen ihrer-

[25]) ebenda.
[26]) Augsburgische Postzeitung und Märkische Volkszeitung nach dem Vorw. 5. und 8. März 1898.
[27]) R.W.Z. 12. März 1898 Mi.A. Vgl. Köln. Volksztg. 4. März und Vorw. 12. März 1898.
[28]) E.G.K. 1898, S. 77.

seits Bedacht darauf nehmen, bei einer derartigen finanziellen Maßregel die stärkeren Schultern heranzuziehen" [29]).

Nachdem die Anträge Dr. Liebers, redaktionelle Änderungen des Gesetzentwurfes und die Begrenzung der Kosten, von der Kommission angenommen worden waren, wurde am 17. März der Entwurf mit den ganz geringfügigen Änderungen mit 19 gegen 8 Stimmen in zweiter Lesung angenommen. Dagegen erklärten sich die Sozialdemokraten, die Volksparteiler, der Pole und Müller-Fulda. Der „Vorwärts" [30]) war über dieses Ergebnis sehr entrüstet und gab dieser Stimmung in einem sehr scharfen Leitartikel „Das Volk muß es zahlen" Ausdruck: „Herr Dr. Lieber ist auch über den letzten Stock gesprungen, der ihn von den wonnigen Umarmungen der Regierungen trennte. . . Das Zentrum hat nun alle Ideale, die es je besessen, verbannt. . . Die konservativ-nationalliberale Militärreaktion erreichte alle ihre Wünsche mit Hilfe des Zentrums. Das Volk wartet auf die Wahl, um dem Trifolium Tirpitz-Lieber-Bennigsen seine Antwort zu erteilen".

Am 23. und 24. März erfolgte die zweite Lesung im Reichstag. Sogleich bei der Eröffnung gab Graf Hompesch eine längere Erklärung für das Zentrum ab, die man wohl als parteioffiziös bezeichnen kann: „Die dem Reichstage unterbreitete Flottenvorlage ist durch die Beschlüsse der Kommission in Bezug auf die Organisation, Bindung und Deckung, sowie durch die hinsichtlich der letzteren namens jeder einzelnen der verbündeten Regierungen abgegebenen Erklärungen so gestaltet worden, daß der zum Schutz des Vaterlandes vorgeschlagenen Vermehrung und Befestigung der deutschen Kriegsflotte in dieser von der Kommission gewählten Form nach Ansicht der Mehrheit meiner politischen Freunde zugestimmt werden kann. Eine Minderheit meiner politischen Freunde weiß sich zwar in den Zielen der Vorlage mit der Mehrheit der Fraktion einig, hält jedoch bezüglich des Weges, auf welchem dieses Ziel erreicht werden soll, auch den Ergebnissen der Kommissionsberatung gegenüber an den ursprünglichen Bedenken, namentlich den etatsrechtlichen, fest. Wenngleich die Mehrheit den Gründen der Minderheit die volle Würdigung nicht versagte, so hielt sie dieselben doch nicht für schwerwiegend genug, um die Ablehnung zu rechtfertigen und die Verantwortung für das Scheitern des für die Entwicklung Deutschlands bedeutenden Gesetzes zu übernehmen. Die Mehrheit meiner politischen Freunde wird demnach für die Vorlage stimmen" [31]). Der Abgeordnete Schädler erklärte für die Minderheit des Zentrums, sie würden gegen das Gesetz stimmen, weil sie nicht Bewilligungen für längere Zeit machen wollten und von der Annahme der Vorlage weitere Forderungen fürchteten.

Die Opposition, vor allem Bebel und Richter, griffen das Zentrum scharf an. Hertling erwiderte auf den Vorwurf der Inkonsequenz, den die

[29]) R.W.Z. 16. März 1898, A.A.
[30]) Vorw. 17. März 1898. Vgl. Vorw. 11. März 1898.
[31]) E.G.K. 1898, S. 80/81.

Gegner dem Zentrum machten, daß Windthorst sich niemals auf starre Formeln festgelegt habe. Nach diesem Prinzip verfahre das Zentrum auch jetzt. Es sei früher eine Partei der Abwehr gewesen, heute, nachdem der Kulturkampfgeist nicht mehr vorhanden sei, arbeite es gern mit an den Aufgaben zur Förderung des Reiches. Es sei an die Stelle der früheren ausschlaggebenden Partei getreten und sei sich seiner Verantwortung bewußt [32]).

Bei der zweiten Lesung am 26. März fand über den grundlegenden § 1 eine namentliche Abstimmung statt, bei der dritten am 28. März dagegen nicht mehr. Danach wurde § 1 mit 212 gegen 139 Stimmen angenommen. Gegen die Vorlage stimmten die Sozialdemokraten, die Deutsche und die Freisinnige Volkspartei, die Polen, die Welfen und die Elsaß-Lothringer geschlossen, ferner eine Minorität des Zentrums, nicht ganz 30, meist minderbekannte Abgeordnete [33]). Am 26. März wurden die §§ 2 – 6 nach längerer Debatte mit 193 gegen 118 Stimmen angenommen. Nach der dritten Lesung am 28. März wurde die Vorlage dem Bundesrat überwiesen. Nach den abgegebenen Erklärungen konnte die Zustimmung des Bundesrates zu den Reichstagsbeschlüssen keinen Augenblick zweifelhaft sein. Am 10. April 1898 wurde dann das erste Flottengesetz im Reichsgesetzblatt veröffentlicht [34]).

Mit der Annahme der Vorlage hatte ein langer Kampf sein Ende gefunden. Die öffentliche Meinung in Deutschland und im Auslande nahm lebhaften Anteil an diesem Ereignis. Die Presse besprach die Annahme der Vorlage und behandelte vornehmlich die Haltung des Zentrums. Die offiziöse „Norddeutsche Allgemeine Zeitung" [35]) nannte den 28. März 1898 einen denkwürdigen Tag. „Vor eine große Aufgabe wurde die Volksvertretung gestellt, und der große Moment fand kein kleines Geschlecht". Die nationalliberale Presse [36]) erwartete aus der Annahme für das innerpolitische Leben den Gewinn, daß eine grundsätzliche Opposition nun aufhören werde, den Ausbau der Wehrkraft zur See zum Tummelplatz skrupelloser Verdächtigungen zu machen. Es bleibe das unleugbare Verdienst der nationalliberalen Partei daß sie von Anfang an für die Vorlage eingetreten sei. Insbesondere hätten die Abgeordneten von Bennigsen [37]) und Dr. Hammacher bis zum letzten Augenblicke dem Vaterlande große Dienste erwiesen.

Den Ausschlag hatte die Mehrheit des Zentrums gegeben. In mittelparteilichen Blättern wurde die Befürchtung ausgesprochen, daß das Zentrum für die Annahme der Vorlage auf kirchenpolitischem Gebiete Kozessionen erhalten werde. Das Eintreten der Mehrheit des Zentrums für die Marine-

32) D.G.K. 1898, 1, S. 56.
33) E.G.K. 1898. S. 88.
34) Reichsgesetzblatt 1898, S. 255 – 257 mit 2 Anlagen. Vgl. Anlage 2.
35) Aus dem Vorw. 30. März und Frankfurter Zeitung 30. März 1898, 2. M.Bl.
36) Köln. Ztg. 29. März 1898 A.A.
37) Bennigsen schrieb am 26. März 1898 in einem Brief an seine Frau: „Das Flottengesetz ist mit großer Mehrheit gesichert. Daß ich zum Schluß meiner parlamentarischen Tätigkeit noch zu dem Durchbringen einer für Deutschlands Wehrhaftigkeit so wichtigen Vorlage habe mitwirken können, wird mir immer eine große Freude und Befriedigung sein", (Oncken: Bennigsen, 2, S. 608).

vorlage zog die Folgerung aus dem eingetretenen Wandel. „Das Zentrum herrscht, das Zentrum ist Trumpf", so schilderten die „Preußischen Jahrbücher" [38]) die neue Lage. Das Zentrum hatte also wieder Beides erreicht: Es war eine Partei, die für die Macht und Größe Deutschlands Verständnis zeigte und es war gleichzeitig eine volkstümliche Partei, die die breiten Massen an sich fesselte.

Das oft mit einem spöttischen Beigeschmack gebrauchte Wort von der ausschlaggebenden Partei war zur Wahrheit geworden. Das Zentrum war in steigendem Maße der Kern einer Regierungsmehrheit geworden. Die Presse sah in dieser Tatsache eine Wendung in der allgemeinen Stellung des Zentrums, die den Abschluß einer längeren Epoche unserer politischen Entwicklung bedeute [39]). Manche Parteien hatten wahrlich Ursache, das Zentrum um das Geschick zu beneiden, das Dr. Lieber entfaltet hatte, um die große Mehrheit seiner Fraktion zu der Annahme der Vorlage zu bewegen. „(Lieber) hat das Bewußtsein, das Hauptverdienst für das Zustandekommen einer Vorlage für sich in Anspruch nehmen zu können, deren glatte Annahme ohne vorherige Auflösung unsere Position gegenüber dem Auslande wesentlich stärken wird" [40]). Gewiß hat Lieber zu dem Eintreten für die Vorlage die Überzeugung von ihrer Notwendigkeit bestimmt, aber auch parteipolitische Erwägungen spielten eine wichtige Rolle, denn angesichts der bevorstehenden Reichstagswahlen wirkte eine ablehnende Haltung in dieser nationalen Frage nicht günstig auf die Wähler der Partei.

Die Haltung der Mehrheit der Zentrumspartei zum Gesetz bei der entscheidenden Abstimmung hatte in Bayern große Mißstimmung hervorgerufen. Einige Provinzblätter warfen die Frage auf, ob sich die meist aus Bayern bestehende Minderheit vom Zentrum trennen solle. Die „Kölnische Volkszeitung" [41]) lehnte diesen Gedanken ab. Sie gab zwar zu, daß der Verlauf der Verhandlungen zweifellos viel Mißstimmung in den Wählerkreisen hervorgerufen habe. Es wurde nun von allen Seiten daran gearbeitet, diesen entstandenen Riß wieder zu beseitigen. Auch die „Augsburgische Postzeitung" [42]) lehnte die Möglichkeit einer Trennung ab und hielt den bayrischen Zentrumsabgeordneten vor, welche Gefahren ihr Ausscheiden aus der Fraktion mit sich bringen würde. In derselben Zeitung erklärte der Münchener Arbeiterführer Schirmer [43]), daß die katholischen Arbeiter entschiedene Gegner einer Trennung seien und der Gründung einer katholischen Volkspartei die einer christlich-sozialen Partei entgegensetzen würden.

Graf Hertling war der einzige Abgeordnete aus Bayern, der bei der Abstimmung mit „Ja" gestimmt hatte. Darüber entstand große Aufregung in der bayrischen Presse, die sich in so heftigen persönlichen Angriffen erging,

[38]) Polit. Korresp. der Pr. Jb. April 1898, S. 183 f.
[39]) Frankf. Ztg. 27. März 1898, 1. M.Bl.
[40]) Berliner Tageblatt am 25. März 1898. Vgl. R.W.Z. 26. März 1898 A.A.
[41]) Aus der Münchener Allgem. Ztg. 30. März 1898 A.Bl. und Vorw. 30. März 1898.
[42]) ebenda.
[43]) Aus Germ. 7. April 1898 1. Bl.

daß ihm aus dem Volke Briefe zugingen, welche hiergegen Verwahrung einlegten. Hertling selbst sah sich veranlaßt, in einer in seinem Wahlkreise erscheinenden Zeitung, dem „Memminger Volksblatt", eine Erklärung zu veröffentlichen: „Warum habe ich für die Marinevorlage gestimmt?" Darauf verstummten die Presseangriffe [44]).

Einen Beweis für ihre innere Festigkeit erbrachte die Zentrumspartei bei den nächsten Reichstagswahlen, aus denen sie trotz innerer Schwierigkeiten und Absplitterungsgefahren sogar noch gestärkt hervorging [45]).

Aus Anlaß der Annahme des Gesetzes hatte der Kaiser am 29. März den Staatssekretär Tirpitz zum Dank zum preußischen Staatsminister ernannt und mehreren anderen Offizieren des Reichsmarineamtes, welche an der Durchführung des Flottengesetzes beteiligt waren, Ordensauszeichnungen zuteil werden lassen [46]). Dem Kaiser waren eine Reihe von Glückwunsch-Telegrammen übersandt worden, die dieser unmittelbar beantwortete [47]): So hatten u. a. Bismarck, Hohenlohe, Bülow, der Großherzog von Baden und der Bürgermeister von Bremen herzliche Telegramme gesandt. Dem Reichstag wurde vom Kaiser ebenfalls ein besonderer Dank ausgesprochen. So erklärte er am 6. Mai in der Thronrede: „Mit hoher Befriedigung erfüllt es Mich, daß Ich unter Ihrer patriotischen Mitwirkung erreichen konnte, unsere Flotte auf eine feste und dauernde Grundlage zu stellen. Indem der Reichstag die Bedeutung des Flottengesetzes für unsere wirtschaftliche Entwicklung und für die Stärkung unserer maritimen Wehrkraft anerkannte, hat er die Hand zu einem Werke geboten, welches die dankbare Würdigung kommender Geschlechter finden wird" [48]).

Auch im Auslande wurde die Annahme des Flottengesetzes stark beachtet. Der „Temps" [49]) schloß einen Leitartikel darüber mit folgenden Worten: „Es ist eine neue Richtung für Deutschland und Europa, es bedeutet den Eintritt einer neuen Seemacht und die Mobilmachung des Deutschen Reiches für den großen Kampf auf wirtschaftlichem Gebiete. Das ist ein weiterer Faktor, mit dem England rechnen muß, wenn es seine völlige Überlegenheit in der Marine und seine Herrschaft zur See aufrecht erhalten will".

---

[44]) Hertling, 2, S. 203.

[45]) Bei den Reichstagswahlen 1898 erhielten die Parteien im Vergleich zur Wahl von 1893:

Nationalliberale	47	(− 6)
Freisinnige Volkspartei	29	(+ 5)
Konservative	56	(−16)
Zentrum	102	(+ 6)
Sozialdemokraten	56	(+12)

[46]) E.G.K. 1898, S. 91.

[47]) An den Großherzog von Baden sandte der Kaiser folgendes Telegramm: „Das Flottengesetz ist soeben mit starker Majorität in dritter Lesung angenommen worden, und vor allem ist es Deiner unermüdlichen Mitarbeit zu danken, mit der Du, wie immer, wenn es sich um das Wohl des Vaterlandes handelt, mit Hingabe und Nachdruck Mir beigestanden hast". (D.G.K. 1898, 1, S. 5).

[48]) Nauticus 1899, S. 163/64.

[49]) Aus Köln. Ztg. 26. März 1898, 2. M.A.

VII. Kapitel.

Ergebnis.

Wie war nun dieser große Umschwung zu erklären?

Eckart Kehr [1]) betrachtet das große Unternehmen des Flottenbaues nur von der innerpolitischen Seite her. Er sieht die ganze Entwicklung vom Gesichtspunkte des Klassenkampfes, von der großen Auseinandersetzung der Sonderinteressen der wirtschaftlichen Schichten her. Mit außerordentlichem Eifer verficht Kehr die These, für den deutschen Flottenbau seien nicht außen-, sondern innerpolitische Beweggründe maßgebend gewesen. Die Flotte ist ihm ein Kind des unnatürlichen Bündnisses, das Industrie und Agrarier geschlossen hätten, um das Proletariat an der Ergreifung der Macht zu hindern [2]). Tirpitz habe die Flotte zunächst aus rein ressortmäßigen technischen Gründen gebaut, unterstützt vom Seeoffizierskorps, das ebenso wie die Landarmee von der Rüstungsvermehrung persönliche Vorteile erhoffte [3]). Einen Gegner habe die Flotte zunächst nicht gehabt; erst durch die Marineagitation sei England dazu gestempelt worden. Primär seien die innerpolitischen Motive, die außenpolitische Begründung sei nur ein Propagandamotiv für die irregeleitete und einsichtslose Masse der sogenannten Gebildeten, wie Kehr immer wieder versichert.

Diese soziologische Betrachtungsweise ist aber doch einseitig überspitzt und gibt ein Zerrbild von den wirklich bewegenden Kräften des deutschen Flottenbaues. Die partei- und wirtschaftspolitischen Einflüsse werden überschätzt, außenpolitische Bedingtheiten übersehen, und ideelle Motive scheint es garnicht zu geben. Kehr geht anscheinend das Gefühl dafür ab, daß es in der Geschichte auch noch andere als materielle, um nicht zu sagen finanzielle, Motive des Handelns geben kann. So sind für ihn berühmte Gelehrte wie Dietrich Schäfer, die für den Flottenbau eintraten, nur „staatsmaterialistische Publizisten" [4]).

Nach Kehr ist das Flottengesetz im Reichstag nicht aus dem Motiv der Sorge um die Wohlfahrt des Nationalstaates durchgekommen, sondern als Druckmittel des Klassengegensatzes, der in die Außenpolitik übersprang und der mit außenpolitischen Mitteln ausgefochten werden sollte, weil er mit innerpolitischen nicht zu bewältigen war. Das Flottengesetz ist aber die schöpferische

---

[1]) Kehr, Eckart: Schlachtflottenbau und Parteipolitik.
[2]) Forschungen Brandenburg. Preuß. Geschichte 45, 1933, S. 423 f.
[3]) Kehr, Eckart: Schlachtflottenbau und Parteipolitik, S. 349 und 381.
[4]) Kehr, Eckart: Schlachtflottenbau und Parteipolitik, S. 412.

Leistung des Admirals Tirpitz, nicht des Reichstages. Seine Mehrheitsparteien haben es nicht geschaffen, sondern sie haben nur die Durchführung eines in der Hauptsache fertigen Gesetzes zugelassen und ermöglicht. Von sich aus hätte der Reichstag nie ein solches Gesetz angeregt, sein wesentlicher Inhalt, der Schlachtflottenbau, war nicht aus dem Geiste irgend einer Partei geboren, sondern erwachsen als das Werk eines Seeoffiziers [5]).

Es wäre ganz unsinnig, wollte man in Admiral Tirpitz einen Vertreter von Parteigeist und Klasseninteressen sehen. Weder mit der Landwirtschaft, noch mit der Industrie interessenmäßig verbunden, aus der bürgerlichen Schicht der Richter und Ärzte stammend, lag ihm jede bewußte oder unbewußte Feindschaft gegen die Arbeiterschaft fern. Für verderblich hielt er lediglich die marxistische Sozialdemokratie, deren Anschauung und Verhalten mit wahrer Staatlichkeit unvereinbar war. Nicht wie eine Partei oder Klasse, sondern wie dieser Mann, gerichtet auf das Wohl des ganzen deutschen Volkes, so sah die Schlachtflotte aus.

Es ist deshalb keineswegs berechtigt, den Flottenbau als eine Maßnahme des Klassenkampfes zu bezeichnen. Denn nicht die Konservativen und Nationalliberalen waren ausschlaggebend für die Annahme des Gesetzes, sondern erst die 61 (von 101) Mitglieder der Zentrumsfraktion, die sich zur Zustimmung entschlossen, brachten die Entscheidung. Das Zentrum aber war eine Partei des Ausgleichs der Klassengegensätze, es umschloß Angehörige aller Stände. Es bewilligte in seiner Mehrheit das Flottengesetz, einmal weil Männer wie Lieber und Freiherr von Hertling von seiner Notwendigkeit überzeugt waren, und dann, weil die Partei von der regierungsfreundlichen Stellungnahme größere Vorteile erhoffen konnte als von der Opposition. Auf Betreiben des Zentrums wurde sogar in einem zusätzlichen achten Paragraphen des Gesetzes bestimmt, der Mehrbedarf dürfe nicht durch Erhöhung oder Vermehrung der indirekten, den Massenverbrauch belastenden Reichssteuern gedeckt werden.

Die Flotte wurde gebaut als Kampfmittel gegen den äußeren, nicht gegen den inneren Feind. Tirpitz konnte geradezu hoffen, der Flottengedanke werde die innere Einigkeit und Geschlossenheit stärken, indem er die von außen drohende Gefährdung der deutschen Stellung aufzeigte, zu gemeinsamer Vorkehrung gegen solche Gefahr aufrief und entsprechenden Nutzen auch für jeden Einzelnen vor Augen stellte. Gerade diese feste Überzeugung hatte dem Staatssekretär Tirpitz den Mut zu einem Vorgehen gegeben, das zunächst von fast allen Mitarbeitern als völlig aussichtslos bezeichnet wurde. Der Admiral ließ sich dadurch nicht beirren. Er vertraute mit Recht auf die Überzeugungskraft seines Gedankens, den Zwang der Lage und die Wirkung der Flottenwerbung, die zum ersten Male in größerem Stil aufgezogen wurde.

Die Flotte sollte das Kampfinstrument der deutschen Weltpolitik sein. Haben nun die Parteien das oberste Gesetz, das Primat der Außenpolitik über

[5]) Hallmann: Der Weg zum deutschen Schlachtflottenbau S. 314 f.

die Innenpolitik, des Staatsinteresses über die Klasseninteressen anerkannt? Hat die öffentliche Meinung es gewagt, den partikularen Interessen zum Trotz die Forderung zu erheben, daß die Innenpolitik in ihrem ganzen Umfange sich in den Dienst der Außenpolitik zu stellen hat? Betrachtet man nach dieser Fragestellung die öffentliche Meinung um die Jahrhundertwende, so muß man feststellen, daß in einigen Kreisen der Glaube an das Primat der Wirtschaft sich vieler führender Köpfe zu bemächtigen begann. „Vollständig hat es die Presse an sich fehlen lassen. In den Redaktionen der großen Zeitungen, die sich für Weltblätter hielten, sah man über manches klar, aber man schwieg oder stieß ins offiziöse Horn" [6]).

Da die Flottenpolitik im wesentlichen zusammenfällt mit dem, was man die Aera der deutschen Weltpolitik genannt hat, ist es gerade für diesen Zeitabschnitt besonders einleuchtend, daß der Vorrang der Außenpolitik gebührt. Diese Tatsache ist aber nicht von allen Seiten erkannt worden, und aus kleinlichen Motiven übersah man dieses lebenswichtige Gesetz des Staates. Gerade in dem Kampf um die Flottenvorlage wurde die Wirtschaft mehr und mehr die Beherrscherin der Politik, und erschreckend muß es wirken, wenn man aus den ausländischen Stimmen erfährt, daß dort der Flottenfrage vornehmlich außenpolitische Bedeutung beigemessen wurde.

Gewiß gab es wirtschaftliche Beweggründe, den sogenannten „Panzerplattenpatriotismus", gewiß stimmten Teile der Industrie und des Handels aus unedlen Motiven für den verstärkten Ausbau unserer Seemacht. Aber diese Kreise waren noch lange nicht das deutsche Volk, sie waren vor allem nicht die Reichsregierung und Tirpitz. Der durchschlagende Erfolg der Flottenpropaganda ist nur auf eine Idee zurückzuführen, denn allein sie zeugt diese Kraft. Tirpitz zeigte dem deutschen Volke eine Ideologie, die sich zwar mit der Wirtschaft verband, deren Wesen aber wirtschaftlicher Natur nicht war. Er verstand die feinen Schwingungen der Volksseele geschickt aufzufangen und lenkte sie mit der nötigen Verstärkung auf das Gebiet seines Flottenbaues. Die Parole lautete: Das größere Deutschland. Als Mittel zur Erreichung dieses Zieles dienten die Wirtschaft und wirtschaftlichen Beweismittel.

Jede große Bewegung beruht auf einer Idee und legt Wert darauf, ihren Gedankeninhalt wissenschaftlich zu unterbauen, ihn für ihre Anhänger auch verstandesmäßig faßbar zu gestalten und ihn vor ihren Gegnern zu verteidigen [7]). Alle diese Merkmale zeigt auch die deutsche Flottenbewegung. Neben Tirpitz, ihrem Führer, trat eine große Zahl von Flottenfreunden zweiter Ordnung auf, deren Gedankenwelt recht verschieden und gegensätzlich war. Man ist erstaunt über die Mannigfaltigkeit der Ansichten, die von Wissenschaftlern und Fachleuten über den Zweck und die Bedeutung der zu bauenden Flotte geäußert worden sind. Aber gerade diese Unklarheit hat es nicht ver-

[6]) Haller: Die Aera Bülow, S. 147.
[7]) Michalik: Probleme des deutschen Flottenbaues S. 107.

hindern können, daß sich alle in dem Bestreben einig waren: Eine Flotte muß gebaut werden. Diese Unklarheit erleichterte übrigens der Regierung die publizistische Agitation und die parlamentarische Vertretung, insofern als sich jeder das aussuchen konnte, was seinen Wünschen am meisten entsprach, während für Übertreibungen und falsche Vermutungen die Regierung nicht verantwortlich war, da es ja Privatmeinungen waren. Wir können sagen, daß sich der weitaus überwiegende Teil des deutschen Volkes dieser Flottenbegeisterung hingegeben hat.

War diese starke Vermehrung unserer Flotte eine Tat der Willkür? War sie einer Laune des Herrschers entsprungen und konnte sie ebenso unterbleiben? Man wird diese Fragen ohne weiteres verneinen müssen. Es war eine gesunde, vollkommen natürliche Entwicklung, die vom Staate garnicht unterbunden werden konnte.

„Dieser politische Umschwung ist nicht allein dem agitatorischen Geschick von Tirpitz zuzuschreiben, der, wie der Kaiser ihm nachrühmt, das Riesenwerk fertig gebracht habe, nicht nur ein Volk von „50 Millionen widerhaariger, nichtinformierter, übelgelaunter Deutscher", sondern auch die Mehrheit der Minister zu seiner Ansicht zu bekehren. Es war auch nicht nur das starke Lebensinteresse des Handels und der Industrie, das sich mit der Flotte verband, nicht allein das Erleben dieser Jahre, in denen immer wieder von neuem durch aufregende Geschehnisse in der Welt einem sehr binnenländisch gewordenen Volke das Wesen der Seemacht eingehämmert wurde. Es war das nationale Bewußtsein selbst, aus dem dieser Umschwung hervorging, das nationale Bewußtsein, das, im Bereiche saturiert und in seinen Kontinentalgrenzen wieder festeingeengt, über See nach größeren Schauplätzen der Betätigung suchte; es war der politische Sinn eines Volkes, das in dem Reiche häufig genug nur die monarchische Repräsentation mit ihrem höfischen Glanz, die Intrigen der höfisch-ministeriellen Kliquen und den kleinlichen Streit der Parteien sah und von einer tiefen Sehnsucht nach einem weiteren und freieren Horizont, nach einem Jungbrunnen für das ganze Leben der nationalen Gemeinschaft erfüllt war" [8]).

[8]) Oncken: Das Deutsche Reich und die Vorgeschichte des Weltkrieges, S. 451.

Schlußbetrachtung.

Mit diesem Gesetz von 1898 war der Grund für die großartige Flotte gelegt, die jeden Deutschen mit Stolz erfüllen mußte. Aber es war zunächst nur der Grund gelegt, denn sie stand um die Jahrhundertwende immer noch an ganz tiefer Stelle, unter der fast aller übrigen Großmächte. Allein dabei sollte es nicht bleiben. Große Teile der öffentlichen Meinung drängten weiter. Am 30. April 1898 [1]) wurde unter dem Vorsitz des Fürsten zu Wied der Flottenverein gegründet, der eine äußerst rührige Tätigkeit entfaltete. Man darf sagen, daß der Ausbau der Flotte schon wenige Jahre nach seinem Beginn in den breitesten Kreisen als eigene Sache empfunden wurde, natürlich ausgenommen die Millionen von Deutschen, die fest in der Hand von Parteiführern waren und kein Vaterland kannten, das Deutschland heißt.

Das Bild des Großadmirals Tirpitz schwankt in der Geschichte. Liebe und Haß beeinflussen das Urteil über den Mann, der 2 Jahrzehnte an der Spitze der deutschen Marine gestanden hat, und eine Würdigung seines Werkes gehört zu den schwierigsten Aufgaben.

Weitgehende Übereinstimmung herrscht hinsichtlich der Bedeutung seiner Persönlichkeit. Freund und Feind sehen in Tirpitz eine der wenigen hervorragenden Erscheinungen der wilhelminischen Aera. Auch über die großartige organisatorische Tat, die sein Lebenswerk darstellt, besteht kein Streit. Er war der Schöpfer der deutschen Flotte, die die stärkste Leistung der wilhelminischen Zeit darstellt. Tirpitz wurde der Verkörperer deutschen Macht- und Lebenswillens auf der See [2]).

Kann hinsichtlich dieser Gesichtspunkte kein Zweifel bestehen, so erhebt sich aber nun die Frage, ob nicht dieses Gewaltige, das mit dem Flottengesetz von 1898 begann, uns schließlich doch nur zum Schaden ausgeschlagen ist, oder sogar der eigentliche Grund für Englands Eintritt in den Krieg gewesen ist. An dieser Stelle kann eine eindeutige Antwort hierauf nicht erteilt werden. Hier sei nur festgestellt, daß unsere erste Flottenvorlage einige führende Männer im englischen Ministerium nicht gehindert hat, ein Bündnis mit uns zu suchen. Und obgleich 1901 das zweite Flottengesetz schon durchgebracht war, wünschten Chamberlain, Devonshire und andere Minister ein Sonderabkommen. Erst von 1904 an kam in diese Flottenbeziehungen ein anderer Ton. Die Gründe für diesen Umschwung sind klar zu erkennen. Der wichtigste ist und bleibt das Zusammengehen Englands mit unserem alten Feinde Frankreich. Dieser diplomatische Vorgang ist das Primäre und nicht

[1]) E.G.K. 1898, S. 105.

[2]) Herre: Tirpitz und der Bau der deutschen Flotte, Berliner Monatshefte 8, S. 402.

die rüstungspolitischen Erwägungen. Und lag nicht in diesen Verträgen mindestens der Keim zu allem weiteren? Unser Flottenbau war nur ein Moment unter vielen, die zu der Entfremdung Englands beitgetragen haben. Und zwar bei weitem nicht das wichtigste. Wäre England ohne die deutsche Flottenverstärkung im Jahre 1907 etwa nicht in Verbindung auch noch mit Rußland getreten und hätte es etwa im Jahre 1914, wenn wir keine starke Flotte gehabt hätten, den Krieg gegen uns nicht begonnen? Die Antwort auf diese Fragen ist leicht zu geben.

Es muß noch eine mehr ins Einzelne gehende Kritik beachtet werden. Es ist gegen den Schlachtflottenbau der Vorwurf erhoben worden — und dieser Vorwurf richtet sich in erster Linie gegen Tirpitz, — daß die Marine dem Landheer große Geldmittel und auch Menschen entzogen und die Kräfte Deutschlands zersplittert habe [3]). Es ist aber zunächst einmal fraglich, wie der Kaiser richtig bemerkt [4]), ob der Betrag, welcher der Marine zugute kam, im Falle einer Vernachlässigung der Flotte überhaupt für das Landheer verwandt worden wäre.

Wie ist nun dieser große Tirpitzsche Flottenplan zu bewerten? Es war das Programm eines diplomatischen Dillettanten, aber eines politischen Kopfes [5]). Tirpitz beging zunächst den Fehler, daß er aus einer augenblicklich herrschenden Weltlage eine Schlußfolgerung zog, die für das ganze künftige Jahrhundert Geltung haben sollte. Der Gedanke, daß die Weltlage vollständig geändert sein könnte, wenn die deutsche Flotte ausgebaut und somit erst bündnisfähig war, ist ihm nicht gekommen. Darin lag der verhängnisvolle Irrtum seines Lebens, daß er wohl die Technik der Innenpolitik mit Meisterschaft verstand, das Lebensgesetz der Außenpolitik aber verkannte. Er baute seine Flotte auf einer politischen Basis, die nicht in die Zuständigkeit seines Ressorts fiel. Tirpitz beachtete nicht, daß er als Staatssekretär an zweiter Stelle stand, denn namentlich die Herstellung des Kontinentalbündnisses [6]), eine Frage, die für Tirpitz das Flottenproblem schlechthin bedeutete, war nicht Sache des Reichsmarineamtes, sondern des Auswärtigen Amtes, und auf dieses hatte der Admiral keinen Einfluß.

Ein furchtbare Tragik liegt darin, daß er das Schicksal über sein Werk nicht selbst in der Hand hatte, sondern anderen überlassen mußte, die ihm nicht gewachsen waren. Es kann überraschen, daß Tirpitz niemals ernstlich danach gestrebt hat, seinerseits die Regierung zu übernehmen. Am Willen zur Macht fehlte es ihm nicht, und im Besitze des kaiserlichen Vertrauens hätte er, zumal in der Situation der Verständigungsverhandlungen von 1912, das Ziel leicht erreichen können, wenn er es erstrebt hätte. Er wollte aber nur

---

[3]) Diesen Vorwurf erhebt auch Meinecke, Geschichte des deutsch-englischen Bündnisproblems, S. 263.

[4]) Wilhelm II: Ereignisse und Gestalten, S. 43 f.

[5]) Michalik: Probleme des deutschen Flottenbaues, S. 71.

[6]) Über die Möglichkeit einer Kontinentalliga siehe „Der Gedanke einer Kontinentalliga gegen England unter Wilhelm II." von Hilde Prowaseek, Dissertation Jena 1928.

Marineminister sein. Fühlte er sich der Oberleitung des Staates nicht gewachsen? In diesen Zusammenhängen liegt eine schwere politische Schuld. „Aber sie trifft Tirpitz nicht allein und nicht einmal an erster Stelle. Wenn man paradox sein will, kann man sagen, daß es Deutschlands Unglück war, zu einer Zeit, da es auf maritimem Gebiete eine überragende Führerpersönlichkeit besaß, eine solche auf außenpolitischem Gebiete entbehren zu müssen“ [7]).

[7]) Herre: Tirpitz und der Bau der deutschen Flotte, Berliner Monatshefte 8, S. 413.

Anhang.

Anlage 1.

Entwurf eines Gesetzes, betreffend die deutsche Flotte.

I. Schiffsbestand.

§ 1.

1) Der Schiffsbestand der deutschen Flotte wird abgesehen von Torpedofahrzeugen, Schulschiffen, Spezialschiffen und Kanonenbooten festgesetzt auf:

a) Verwendungsbereit:
- 17 Linienschiffe,
- 8 Küstenpanzerschiffe,
- 9 große Kreuzer,
- 26 kleine Kreuzer;

b) als Materialreserve:
- 2 Linienschiffe,
- 3 große Kreuzer,
- 4 kleine Kreuzer.

2) Von den am 1. April 1898 vorhandenen und im Bau befindlichen Schiffen kommen auf diesen Sollbestand in Anrechnung:

als Linienschiffe	12
als Küstenpanzerschiffe	8
als große Kreuzer	10
als kleine Kreuzer	23

3) Die Mittel für die zur Erreichung des Sollbestandes (Ziffer 1) erforderlichen Neubauten sind so rechtzeitig in den Reichshaushaltsetat aufzunehmen, daß die betreffenden Schiffe bis zum Ablaufe des Rechnungsjahres 1904 fertiggestellt werden können.

§ 2.

Die Mittel für die regelmäßigen Ersatzbauten sind so rechtzeitig in den Reichshaushaltsetat einzustellen, daß

Linienschiffe und Küstenpanzerschiffe nach 25 Jahren,
große Kreuzer nach 20 Jahren,
kleine Kreuzer nach 15 Jahren

ersetzt werden können.

II. Indiensthaltungen.

§ 3.

Die Mittel für die Indiensthaltungen der heimischen Schlachtflotte sind jährlich bis zu einer solchen Höhe in den Reichshaushaltsetat einzustellen, daß im Dienste gehalten werden können:

a) zur Bildung von aktiven Formationen:
   9 Linienschiffe,
   2 große Kreuzer,
   6 kleine Kreuzer;
b) als Stammschiffe von Reserveformationen:
   4 Linienschiffe,
   4 Küstenpanzerschiffe,
   2 große Kreuzer,
   5 kleine Kreuzer;
c) zur Aktivierung einer Reserveformation auf die Dauer von 2 Monaten:
   2 Linienschiffe oder Küstenpanzerschiffe.

§ 4.

Die Bereitstellung der für die Indiensthaltung von Torpedofahrzeugen, Auslandsschiffen, Schulschiffen, Spezialschiffen und Kanonenbooten erforderlichen Mittel unterliegt der jährlichen Festsetzung durch den Reichshaushaltsetat nach Maßgabe des Bedarfs.

III. Personalbestand.

§ 5.

An Deckoffizieren, Unteroffizieren und Gemeinen der Matrosendivisionen, Werftdivisionen und Torpedoabteilungen sollen vorhanden sein:

1) eineinhalbfache Besatzungen für die im Auslande befindlichen Schiffe;
2) volle Besatzung für
   die zu aktiven Formationen der heimischen Schlachtflotte gehörigen Schiffe,
   die Hälfte der Torpedofahrzeuge,
   die Schulschiffe;
3) Besatzungsstämme (Maschinenpersonal zwei Drittel, übriges Personal die Hälfte der vollen Besatzungen) für
   die zu Reserveformationen der heimischen Schlachtflotte gehörigen Schiffe,
   die zweite Hälfte der Torpedofahrzeuge;
4) der erforderliche Landbedarf;
5) ein Zuschlag von 5% vom Gesamtbedarf.

§ 6.

Die nach Maßgabe dieser Grundsätze erforderlichen Etatsstärken der Matrosendivisionen, Werftdivisionen und Torpedoabteilungen, sowie die Etatsstärken des sonstigen Personals unterliegen der jährlichen Festsetzung durch den Reichshaushalts-Etat.

Anlage 2.

Flottengesetz vom 10. April 1898.

I. Schiffsbestand.

§ 1.

1) Der Schiffsbestand der deutschen Flotte wird, abgesehen von Torpedofahrzeugen, Schulschiffen, Spezialschiffen und Kanonenbooten, festgesetzt auf:

a) verwendungsbereit:

1 Flottenflaggschiff,
2 Geschwader zu je 8 Linienschiffen,
2 Divisionen zu je 4 Küstenpanzerschiffen,
6 große Kreuzer,
16 kleine Kreuzer, } als Aufklärungsschiffe der heimischen
3 große Kreuzer, } Schlachtflotte.
10 kleine Kreuzer für den Auslandsdienst,

b) als Materialreserve:

2 Linienschiffe,
3 große Kreuzer,
4 kleine Kreuzer.

2) Von den am 1. April 1898 vorhandenen und im Bau befindlichen Schiffen kommen auf diesen Sollbestand in Anrechnung:

als Linienschiffe	12
als Küstenpanzerschiffe	8
als große Kreuzer	10
als kleine Kreuzer	23

3) Die Bereitstellung der Mittel für die zur Erreichung des Sollbestandes erforderlichen Neubauten unterliegt der jährlichen Festsetzung durch den Reichshaushaltsetat mit der Maßgabe, daß die Fertigstellung des gesetzlichen Schiffsbestands, soweit die im § 7 dafür angegebenen Mittel ausreichen, bis zum Ablaufe des Rechnungsjahres 1903 durchgeführt werden kann.

§ 2.

Die Bereitstellung der Mittel für die erforderlichen Ersatzbauten unterliegt der jährlichen Festsetzung durch den Reichshaushaltsetat mit der Maßgabe, daß in der Regel

Linienschiffe und Küstenpanzerschiffe nach 25 Jahren,
große Kreuzer nach 20 Jahren,
kleine Kreuzer nach 15 Jahren

ersetzt werden können.

Die Fristen laufen vom Jahre der Bewilligung der ersten Rate des zu ersetzenden Schiffes bis zur Bewilligung der ersten Rate des Ersatzschiffes.

Zu einer Verlängerung der Ersatzfrist bedarf es im Einzelfalle der Zustimmung des Bundesrats, zu einer Verkürzung derjenigen des Reichstags. Etwaige Bewilligungen von Ersatzbauten vor Ablauf der gesetzlichen Lebensdauer — höhere Gewalt, wie Untergang eines Schiffes, ausgeschlossen — sind innerhalb einer mit dem Reichstage zu vereinbarenden Frist durch Zurückstellung anderer Ersatzbauten auszugleichen.

II. Indiensthaltungen.

§ 3.

Die Bereitstellung der Mittel für die Indiensthaltung der heimischen Schlachtflotte unterliegt der jährlichen Festsetzung durch den Reichshaushaltsetat mit der Maßgabe, daß im Dienste gehalten werden können:

a) zur Bildung von aktiven Formationen:
   9 Linienschiffe,
   2 große Kreuzer,
   6 kleine Kreuzer;
b) als Stammschiffe von Reserveformationen:
   4 Linienschiffe,
   4 Küstenpanzerschiffe,
   2 große Kreuzer,
   5 kleine Kreuzer;
c) zur Aktivierung einer Reserveformation auf die Dauer von 2 Monaten:
   2 Linienschiffe oder Küstenpanzerschiffe.

III. Personalbestand

§ 4.

An Deckoffizieren, Unteroffizieren und Gemeinen der Matrosen der Matrosendivisionen, Werftdivisionen und Torpedoabteilungen sollen vorhanden sein:

1) eineinhalbfache Besatzungen für die im Auslande befindlichen Schiffe,
2) volle Besatzungen für die zu aktiven Formationen der heimischen Schlachtflotte gehörigen Schiffe,
   die Hälfte der Torpedofahrzeuge,
   die Schulschiffe,
   die Spezialschiffe;

3) Besatzungsstämme (Maschinenpersonal zwei Drittel, übriges Personal die Hälfte der vollen Besatzungen) für die zu Reserveformationen der heimischen Schlachtflotte gehörigen Schiffe,
die zweite Hälfte der Torpedofahrzeuge;
4) der erforderliche Landbedarf;
5) ein Zuschlag von 5% vom Gesamtbedarf.

§ 5.

Die nach Maßgabe dieser Grunsätze erforderlichen Etatsstärken der Matrosendivisionen, Werftdivisionen und Torpedoabteilungen unterliegen der jährlichen Festsetzung durch den Reichshaushaltsetat.

IV. Sonstige Ausgaben.

§ 6.

Alle fortdauernden und einmaligen Ausgaben des Marineetats, hinsichtlich deren in diesem Gesetze keine Bestimmungen getroffen sind, unterliegen der jährlichen Festsetzung durch den Reichshaushaltsetat nach Maßgabe des Bedarfs.

V. Kosten.

§ 7.

Während der nächsten 6 Rechnungsjahre (1898 – 1903) ist der Reichstag nicht verpflichtet, für sämtliche einmaligen Ausgaben des Marineetats mehr als 408 900 000 Mark, und zwar für Schiffsbauten und Armierungen mehr als 356 700 000 Mark und für die sonstigen einmaligen Ausgaben mehr als 52 200 000 Mark, sowie für die fortdauernden Ausgaben des Marineetats mehr als die durchschnittliche Steigerung von 4 900 000 Mark jährlich bereitzustellen.

Soweit sich in Gemäßheit dieser Bestimmungen das Gesetz bis zum Ablaufe des Rechnungsjahres 1903 nicht durchführen läßt, wird die Ausführung bis über das Jahr 1903 hinaus verschoben.

§ 8.

Soweit die Summe der fortdauernden und einmaligen Ausgaben der Marineverwaltung in einem Etatsjahre den Betrag von 117 525 494 Mark übersteigt, und die dem Reiche zufließenden eigenen Einnahmen zur Deckung des Mehrbedarfs nicht ausreichen, darf der Mehrbetrag nicht durch Erhöhung oder Vermehrung der indirekten, den Massenverbrauch belastenden Reichssteuern gedeckt werden.

Lebenslauf.

Am 23. Februar 1912 wurde ich, Gustav Oldenhage, als Sohn des Bauern Heinrich Oldenhage und seiner Ehefrau Marie, geb. Gräner, in Gr. Minmelage, Bezirk Osnabrück geboren. Ich bin evangelischer Konfession und deutscher Staatsangehöriger.

Nach vierjährigem Besuch der Volksschule besuchte ich ab Ostern 1922 das Realgymnasium Quakenbrück, an dem ich Ostern 1931 die Reifeprüfung bestand. Anschließend studierte ich von Ostern 1931 bis 1933 in Bonn, im S. S. 1933 in Königsberg und vom W. S. 1933/34 an in Münster Geschichte, Englisch und Französisch.

Die Anregung zu vorliegender Arbeit gab mir Herr Prof. Dr. Wätjen, dem ich für seine stete Hilfsbereitschaft zu besonderem Danke verpflichtet bin.